MAJ 1932

AUTO

Nr. 5.

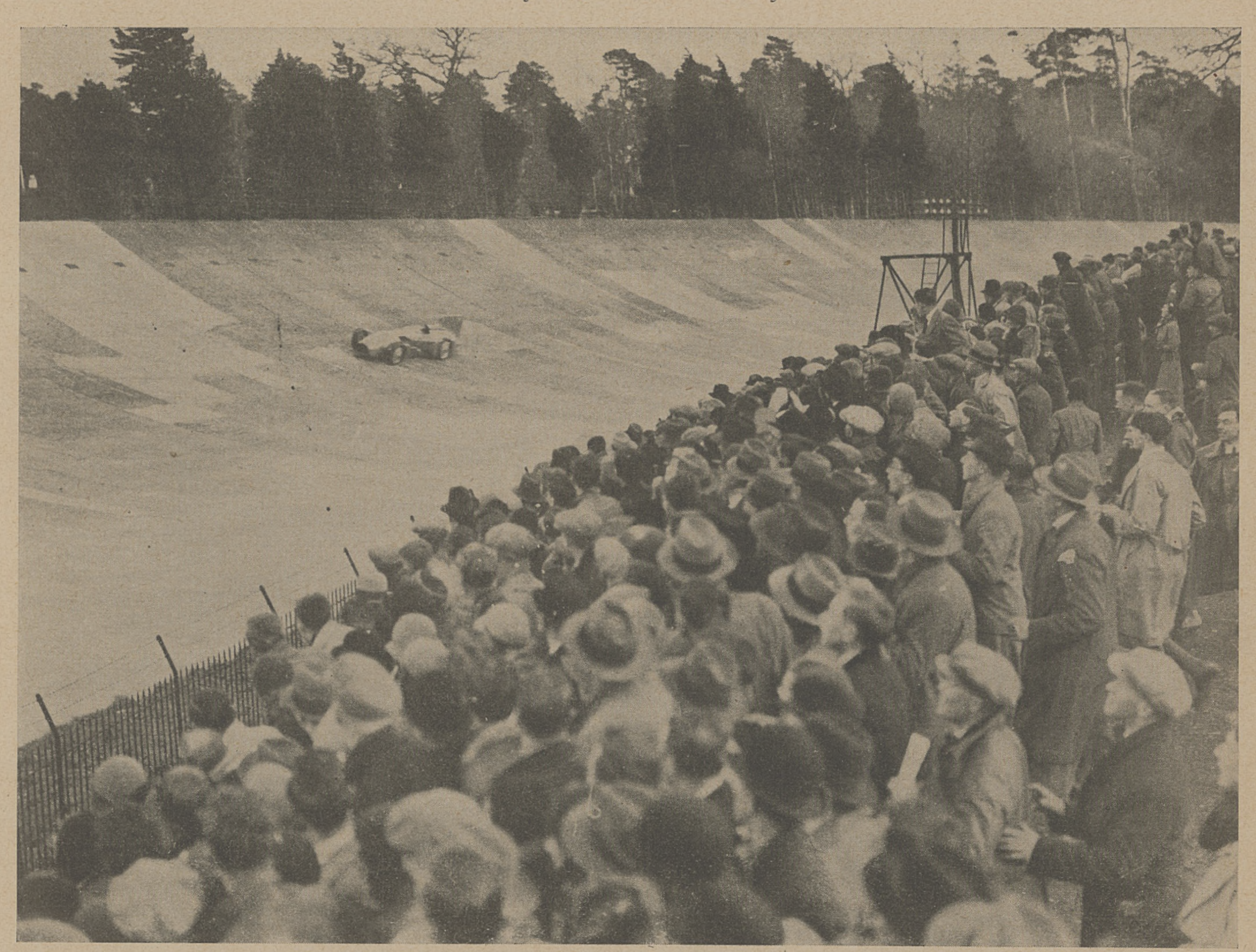
Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: *Inż. ROGER MORSZTYN*
Wydawca: *AUTOMOBIKLUB POLSKI*

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.



(photo Keystone)

Otwarcie Autodromu w Brookland w 2-gi dzień Wielkiejnocy,—Pokazowa jazda sir Malcolm Campbella na „Błękitnym Ptaku".

WYMOWA CYFR

Pomieszczona nieco niżej statystyka pojazdów mechanicznych, kursujących na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w dn. 1 stycznia 1932 r. daje nam obraz automobilizmu polskiego po roku katastrofy kryzysowej. Ostatni bilans doroczny automobilizmu jest prawdziwie rozpaczliwy. W drugiem półroczu ubytek pojazdów mechanicznych w ruchu wyniósł 14,1 % w stosunku do cyfr z 1 lipca r. z. (wobec ubytku 9,7 % w pierwszem półroczu) co jednakowoż wynosi w stosunku do stanu z przed roku, t. j. z 1 stycznia 1931 r. ubytek przeszło 22 %. Ubytek tylko samochodów wyniósł aż 28 %. W ciągu jednego więc tylko roku tabor samochodowy w Polsce zmniejszył się przeszło o jedną czwartą. Obecnie jesteśmy więc na poziomie pierwszego półrocza 1929 r. A nie zapominajmy wszak, że pierwsze półrocze 1931 r. nie było bynajmniej jeszcze i w drobnej części tak niepomyślne jak pierwsze miesiące roku bieżącego. Wystarczy poinformować się w nielicznych, pozostałych jeszcze przy życiu firmach samochodowych. Nabywca samochodu stał się dziś prawdziwą rzadkością, a jak twierdzą sprzedawcy samochodów, łatwiej jest podobno wygrać na loterji, niż doprowadzić do skutku tranzakcję samochodową.

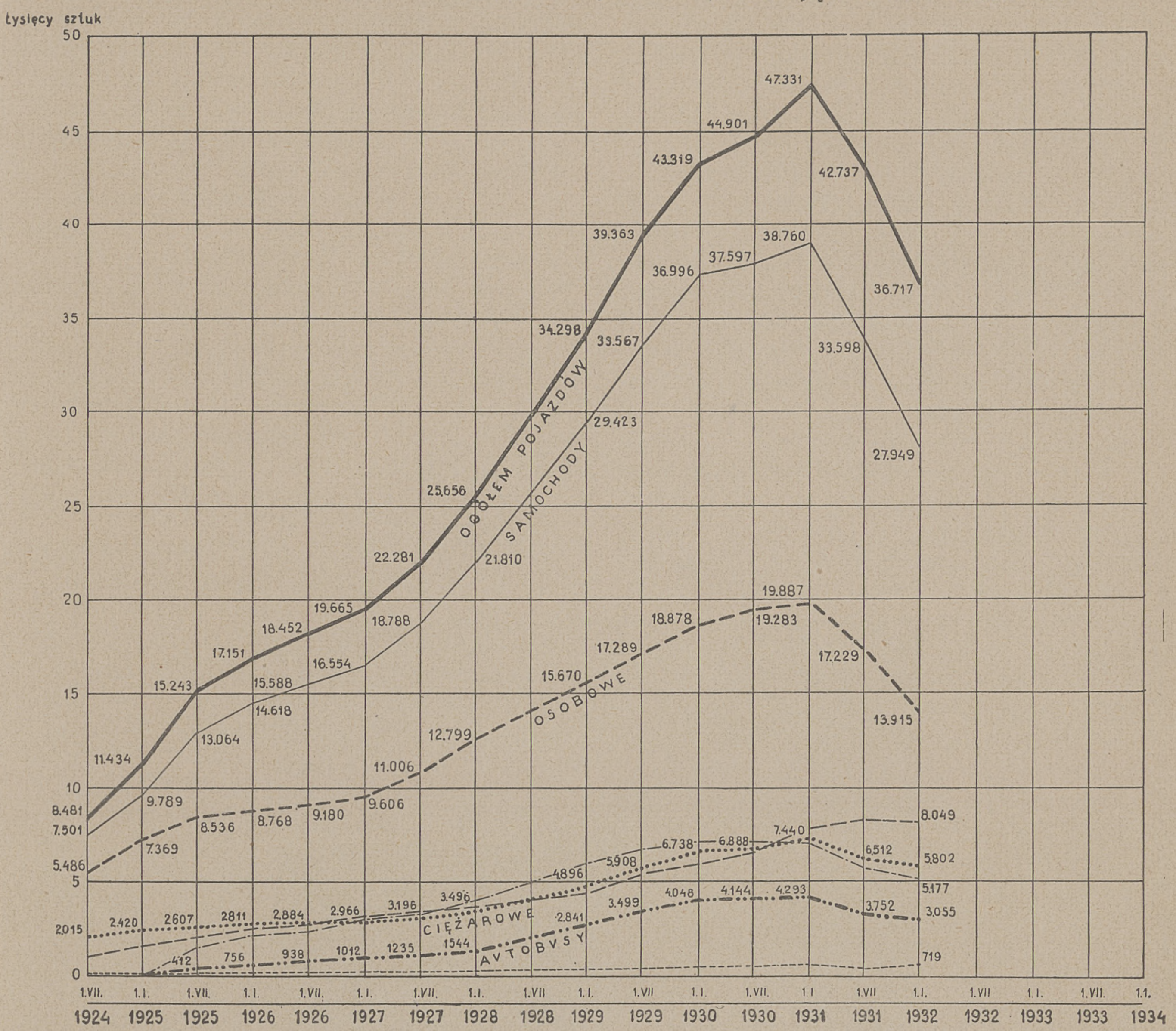
Jeżeli przyjąć, że przeciętny samochód pozostaje w pracy do lat 10-ciu (w naszych stosunkach) przechodząc z rąk do rąk, zanim zostanie wyrzucony na cmentarzysko samochodów, i zanim numer jego rejestracyjny powróci do urzędu, to roczny ubytek samochodów wynosić powinien normalnie 10 %. Ubytek ten przechodzi w stosunkach normalnych niepostrzeżenie, ponieważ pokrywa go z nawiązką stały dopływ samochodów nowych. Jeżeli w ostatnim roku ubytek samochodów wyniósł aż bezmała 30 %, to znaczy, że nietylko normalny ubytek nie został wyrównany, ale ponadto ubyło z obiegu około 20 % samochodów jeszcze względnie dobrych, zdolnych do dalszej pracy. Pojazdy te w większości przeszły niejako do rezerwy, to jest zostały jedynie wycofane z obiegu, ale nie przestały istnieć. W pomyślniejszych warunkach powrócą one prawdopodobnie do pracy, nie są więc one jeszcze całkowicie stracone. Ale nie zapominajmy, że każdy rok niesie obecnie „normalny" ubytek w wysokości 10 % conajmniej, ponieważ, jak wiadomo, nowych samochodów już się do kraju nie sprowadza, ani nie sprzedaje. Automobilizm stacza się u nas w dół z ogromną szybkością. Jeżeli pominąć nawet wielkie bezwzględnie straty gospodarcze, do których prowadzi podobny stan rzeczy, niepodobna zamykać oczu na wielkie niebezpieczeństwo, jakiem jest z punktu widzenia wojskowego zbyt ubogi, a przedewszystkiem przestarzały tabor samochodowy. Wszak niedopełnianie przez szereg lat taboru automobilowego nowemi wozami, prowadzi do przewagi coraz większej samochodów starszych modeli, zniszczonych i przemęczonych.

Czy tworzony obecnie w sposób sztuczny rodzimy przemysł samochodowy poprawi ten niepomyślny stan rzeczy? Przypuszczać można że nie, gdyż zdolność nabywcza społeczeństwa zmalała już do tego stopnia, że przedmioty wytwarzane obecnie są dla ogółu niedostępne, a konieczne potrzeby konsument polski za-

Ilość pojazdów mechanicznych w/g stanu z dn. 1/I. 1932 r. (bez wojskowych).

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Nr. porządkowy	Województwo	Liczba mieszkańców	Ilość samochodów					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicz.	Ogólna ilość pojazdów mechanicz.	Półroczny ubytek względnie przyrost (w %) ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dn. 1. VII. 1931.	Liczba mieszkańców przyp. na jeden pojazd mechanicz.	UWAGI
			osobowych	dorożek	autobusow	ciężarowych	ogólna						
1	Białostockie . .	1,649.000	287	116	258	186	847	214	25	1.086	— 9,3	1.518	Ogólne: do ilości innych pojazdów mech. (kol 9-a) zaliczone cysterny, samochody pożarnicze, sikawki, traktory i t. p.
2	Kieleckie . . .	2,953.000	801	162	372	378	1.713	412	54	2.179	—27,3	1.355	
3	Krakowskie . .	2,310.000	966	347	248	468	2.029	657	68	2.745	=27'2	838	
4	Lubelskie . . .	2.483.000	418	79	274	112	883	128	14	1.025	—11,8	2.422	
5	Lwowskie . . .	3,145.000	298	464	178	249	1.189	526	62	1.777	—32,6	1.769	
6	Łódzkie	2,648.000	1.235	483	463	510	2.691	694	64	3.449	+ 4,6	768	
7	Nowogródzkie. .	1,060.000	88	34	46	24	192	38	5	235	—25,2	4.510	
8	Poleskie	1,141.000	128	47	39	29	243	51	14	308	—27,2	3.704	
9	Pomorskie . . .	1,093.000	1.204	349	153	622	2.328	794	29	3.151	—10,8	346	
10	Poznańskie . . .	2,125.000	2.897	744	339	821	4.801	1.500	83	6.384	—11.0	332	
11	Śląskie	1,307.000	1.542	170	100	684	2.496	1.396	94	3.986	—10,4	327	
12	Stanisławowskie ,	1,485.000	187	79	62	47	375	106	11	492	—12,7	3.018	
13	Tarnopolskie . .	1,609.000	131	15	24	29	199	52	1	252	—19,7	6,384	
14	Warszawskie . .	2,548.000	983	126	278	413	1.800	354	43	2.197	—18,0	1.160	
14a	Komisarjat Rządu m. st. Warszawy	1.185.000	2.519	1.795	64	1.145	5.523	970	134	6.627	— 7,3	178	
15	Wileńskie . . .	1,283.000	83	128	67	49	327	105	8	440	—30,6	2.916	
16	Wołyńkie . . .	2,096.000	148	39	90	36	313	52	10	375	—13,4	5.589	
	Razem . .	32,120.000	13.915	5.177	3.055	5.802	27.949	8.049	719	36.717	—14,1	875	

WYKRES POJAZDÓW MECHANICZNYCH (BEZ WOJSKOWYCH) KURSUJĄCYCH NA OBSZARZE R. P.



OZNACZENIE LINIJ

- Ogólna ilość pojazdów mech.
- Ogólna ilość samochodów
- Samochódy osobowe
- Motocykle
- Autobusy
- Dorożki
- Ciężarowe
- Inne jednostki mechaniczne

Jeden pojazd mechaniczny przypadał na:

1 VII 1924 r.	na	3168 mieszk.		1 I 1929 r.	na	889 mieszk.
1 I 1925 r.	,,	2350 ,,		1 VII 1929 r.	,,	775 ,,
1 VII 1925 r.	,,	1763 ,,		1 I 1930 r.	,,	714 ,,
1 I 1926 r.	,,	1566 ,,		1 VII 1930 r.	,,	689 ,,
1 VII 1926 r.	,,	1456 ,,		1 I 1931 r.	,,	658 ,,
1 I 1927 r.	,,	1387 ,,		1 VII 1931 r.	,,	734 ,,
1 VII 1927 r.	,,	1241 ,,		1 I 1932 r.	,,	875 ,,
1 I 1928 r.	,,	1174 ,,				

spakaja kosztem bardziej jeszcze potrzebującego, odkupując od niego wszelkie dobra za bezcen, t. j. za cenę za jaką przemysł w najśmielszych nawet marzeniach nie jest w stanie produkować. Nie łudźmy się — dla polskiego przemysłu samochodowego warunki są w tej chwili jaknajgorsze. Żaden w tych warunkach protekcjonizm nie pomoże, lecz przeciwnie, pogorszyć tylko może położenie rodzimego przemysłu samochodowego.

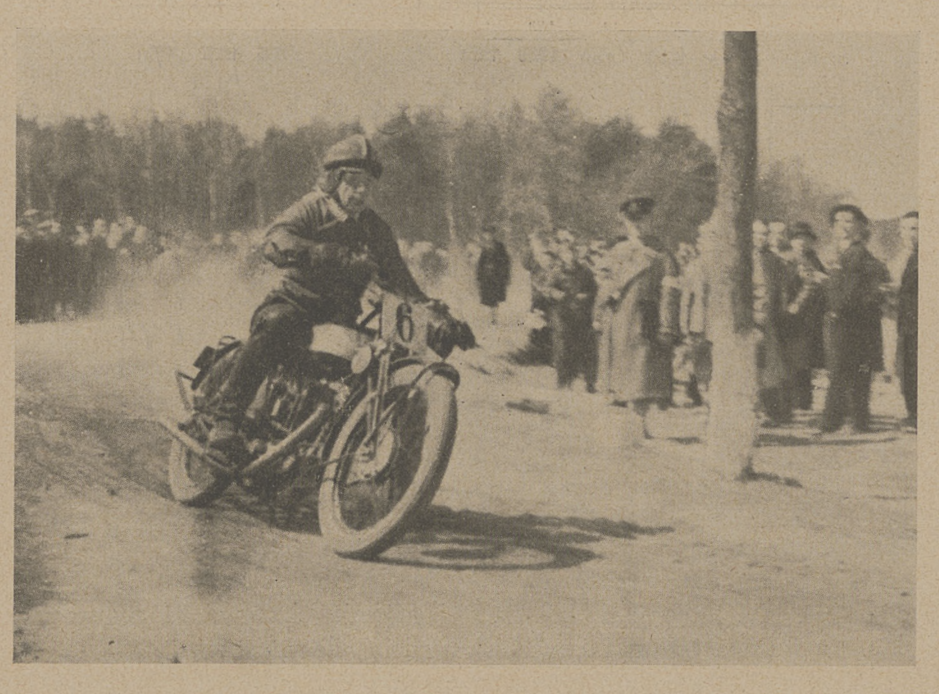
Wniosków dalszych z podobnego stanu rzeczy wyciągać nie chcemy. Mogłyby być one tylko jaknajbardziej pesymistyczne. Niech sobie Czytelnik sam wyprowadza odpowiednie wnioski po przejrzeniu tak wiele mówiącej statystyki pojazdów mechanicznych.

WYŚCIGI WIOSENNE W STRUDZE

Na obwodzie szosowym w Strudze, który automobiliści stołeczni oddawna już przywykli uważać, za teren pod przyszły autodrom warszawski, odbyły się w niedzielę 24 kwietnia bardzo udane wyścigi samochodowe i motocyklowe. Wyścig samochodów, który urządzony został na dystansie 13 klm. w jednem okrążeniu toru, zorganizował Automobilklub Polski, podczas gdy zawody motocyklowe, rozegrane na dystansie sześciu okrążeń toru, urządzał najstarszy w Polsce Klub motocyklistów — Polski Klub Motocyklowy w Warszawie.

Ze względu na niewielką szerokość szosy i związaną z tem konieczność pojedynczego wypuszczania samochodów ze startu, wyścigi samochodowe wypadły stosunkowo mniej atrakcyjnie, aniżeli wyścig motocykli, w którym wyruszyło równocześnie do walki 13 zawodników. Tłumnie zebrana wzdłuż trasy publiczność warszawska, która od bardzo dawna nie miała możności oglądać tego rodzaju imprezy, z ogromnem zainteresowaniem śledziła za przebiegiem wyścigu motocyklowego, entuzjastycznie oklaskując zwycięzców.

Wyścig miał przebieg bardzo ożywiony. Ze startu wyrwało się na czoło trzech jeźdzców: Matczak na Rudge, Frankowski na Raleigh i Telechun na B. M. W. Ten ostatni przewrócił się odrazu na pierwszym zakręcie i został w tyle, a wkrótce potem ten sam los spotkał doskonałego jeźdzca Matczaka, który przy upadku złamał sobie podnóżek i był zmuszony wycofać się z zawodów. Pierwsze okrążenie kończy zatem na czele Frankowski, za którym idzie Weigle na mot. Panther, Telechun na B. M. W., Tomaszewski na Rudge i in. W drugiem okrążeniu, jadący niezwykle ambitnie Telechun wysuwa się na drugie miejsce, jednak już w 3 rundzie skutkiem zaoliwienia świec odpada znowu na czwarte miejsce i pomimo ogromnych wysiłków nie może już odzyskać straconej pozycji. Aż do końca zawodów utrzymała się na czołowych miejscach jednakowa sytuacja i Frankowski wygrał wyścig przed Weiglem, Tomaszewskim, Jakubowskim i Telechunem.



(foto. K. Walter.)

Frankowski zwycięzca wszystkich kategorji motocykli na 350 cm³ Raleigh.

Klasyfikacja wyścigu wypadła następująco:

Kat. 175 ccm.: 1. Heryng — P. K. M. (Alcyon) 1 g. 15 m. 12,23 s., szybkość średnia 62,496 klm./g.

Kat. 250 ccm.: 1. Jakubowski — P. K. M. (Excelsior) 1 g. 2 m. 35,28 s., szybkość średnia 75,096 klm./g.

Kat. 500 ccm.: 1. Tomaszewski — P. K. M. (Rudge) 1 g. 0 m. 39,50 s., szybkość średnia 77,508 klm./g.; 2. Telechun — P. K. M. (B. M. W.) 1 g. 3 m. 24,98 s.; 3. Menkes — P. K. M. (Royal Enfield) 1 g. 3 m. 45,22 s.

Kat. pow. 500 ccm.: 1. Frankowski — Legja (Raleigh) 55 m. 7,67 s., szybkość średnia 85,284 klm./g.; 2. Weigle — Legja (Panther) 57 m. 59,70 s.

Po zakończeniu biegu motocykli pojedynczych jedyny konkurent w kategorji z wózkami, por. Małachowski z klubu Legja, przejechał walkowerem na motocyklu Harley Davidson cztery okrążenia toru w czasie 43 m. 18,98 s., klasyfikując się do nagrody z szybkością średnią 72,360 klm./g.

Rezultaty sportowe wyścigu motocyklowego uważać należy za bardzo dodatnie, szczególniej biorąc pod uwagę, że zostały one osiągnięte na bardzo trudnej trasie pełnej zdradliwych wiraży. i wypukłych mostków, a znajdującej się w dodatku w nienadzwyczajnym stanie. Pod względem organizacyjnym przeprowadzono zawody nienagannie, co jest ogromną zasługą kierownictwa wyścigów w osobach prezesa P. K. M. dr. Bolesława Hryniewieckiego, komand. kpt. Hieronima Krupińskiego, vice-komandora inż. Zygmunta Sosnowskiego, kierownika chronometrażu inż. Ochotnickiego i startera kpt. Zwiezdowskiego. Czasy mierzone były ręcznie oraz chronometrem elektrycznym Automobil- klubu Polski.

Dodać jeszcze należy, że do powodzenia wyścigu motocyklowego przyczyniła się ogromnie Dyrek. Państwow. Monopolu Spirytusow., która bezpłatnie zaofiarowała mieszankę spirytusową dla zawodnik., oraz firmy Shell, Va cuum i Sinclair, które bezpł. dostarczyły olejów. Wszyscy motocykliści jechali w wyścigu na mieszance spirytusowej, a wszyscy zwycięscy byli wyekwipowani w świece Lodge.

Bezpośrednio po ukończeniu wyścigu motocyklowego rozpoczęły się starty samochodów, przyczem pierwszy zawodnik p. Żukowski, jadący wraz z p. Jaroszewiczem na sportowym wozie Austro Daimler (notabene na mieszance „Drago"), ustanowił od razu najlepszy czas dnia z doskonałą szybkością średnią — 97 klm./g. Poszczególni kierowcy uzyskali następujące rezultaty:

Samochody turystyczne. Kat. do 1500 ccm.: Augustynowicz — P. T. K. (As) 13 m. 01,235 s. Kat. do 3000 ccm.: Dzierliński — P. T. K. (Citroën) 9 m. 32,110 s., szybkość średnia 82,6 klm./g. Kat. pow. 3000 ccm.: Kowalewski — P. T. K. (Hupmobile) 9 m. 34,930 s.

Samochody sportowe. Kat. do 1500 ccm.: Tański (Chenard Walcker) 11 m. 09,680 s.; Schweitzer (D.K.W) 12 m. 22,235 s.; Jaworski (Amilcar) 31 m. 18,435 s. Kat. do 3000 ccm.: Żukowski — P. T. K. (Austro Daimler) 8 m. 08,990 s., szybkość średnia 97,2 kgm./g. Poza konkursem: Paszkiewicz (Austro Daimler) 10 m. 47,475 s.

Kierownictwo wyścigów samochodowych spoczywało w rękach Komandora kpt. Seńkowskiego i vice-komandora p. Szydelskiego. Starterem był kpt. Sztukowski. Chronometraż prowadził mjr. Deizenberg.

Zarówno pod względem sportowym jak i organizacyjnym obie imprezy wypadły nadzwyczaj udatnie. Dzięki pięknej pogodzie przyjechało do Strugi kilka tysięcy widzów na kilkuset samochodach i motocyklach, to też zawody spełniły również ważne zadanie propagandowe.

M. K.

GRAND PRIX MONACO

Żadne wyścigi samochodowe na świecie nie mogą się poszczycić równie wielkiem zainteresowaniem i powodzeniem, co wspaniały wyścig, rozgrywany na ulicach w Monte Carlo. Impreza ta stworzoną była w roku 1929 i odrazu zdobyła sobie rekordową popularność, jako nie mająca równej, tak pod względem sportowym jak i widowiskowym. Ogromne powodzenie zawodów sprawiło, że wyścig o Grand Prix Monaco stał się jedyną imprezą automobilową, do której dopuszczani są tylko kierowcy zaproszeni do udziału przez organizatorów, a nie zgłoszeni z własnej inicjatywy. Ten stan rzeczy pozwala naturalnie kierownictwu wyścigów zgromadzić zawsze na starcie elitę kierowców wyścigowych, co jest jedną z głównych podstaw rosnącego z roku na rok powodzenia cudownej imprezy monegaskiej.

W roku bieżącym grupa zawodników, wybranych do rozegrania w dniu 17 kwietnia czwartego z kolei wyścigu o Grand Prix Monaco, składała się z następujących najsłynniejszych asów międzynarodowych.



(photo Associated Press).

Zwycięzca Grand Prix Monaco Nuvolari (na 1-ym planie) wraz z Caracciolą (z tyłu).

Ruggeri (Maserati), Etancelin (Alfa Romeo), Williams (Bugatti), Campari (Alfa Romeo), Czajkowski (Bugatti), Chiron (Bugatti), Dreyfus (Maserati), Borzacchini (Alfa Romeo), Lehoux (Bugatti), Nuvolari (Alfa Romeo) Bouriat (Bugatti), Howe (Bugatti), Caracciola (Alfa Romeo), Varzi (Bugatti), Fagioli (Maserati), Zehender (Alfa Romeo), Divo (Bugatti).

Zawody rozegrane zostały, jak i w latach poprzedzających, na trudnym obwodzie ulicznym, najeżonym zakrętami, wzniesieniami i spadkami, którego długość wynosi 3180 metrów. Dystans wyścigu wynosił 318 klm. w stu okrążeniach toru.

Na sygnał startera pierwszy wyrwał ze startu Williams na samochodzie Bugatti, jednak już na wiaduk-

cie przed kasynem wyminął go zeszłoroczny zwycięzca Chiron, również na samochodzie Bugatti. Chiron kończy pierwsze okrążenie w czasie 2 m. 11 s., mając 4 sekundy przewagi nad Williamsem, za którym tuż zaraz idzie Lehoux, a dalej Ruggeri, Dreyfus, Campari, Nuvolari i inni.

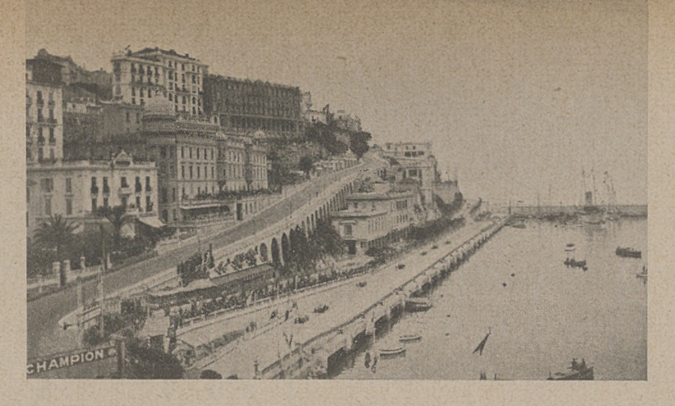


photo A. Levaï.

IV Grand Prix Monaco — jedna z nielicznych prostych.

Zeszłoroczny zwycięzca prowadzi wyścig w bardzo szybkiem tempie i w dziesiątem okrążeniu bije rekord toru w czasie 2 m. 5 s. (szybkość 91,5 klm./g.). Na drugie miejsce wyszedł teraz Nuvolari, za którym idą Williams Lehoux, Varzi i Borzacchini.

Uwaga wszystkich zwróconą została na świetnego kierowcę włoskiego Nuvolariego, który, wyszedłszy na drugie miejsce, zaczął regularnie odrabiać na Chironie po jednej sekundzie w każdem okrążeniu. Również Varzi znacznie się przybliżył, gdyż zajął trzecie miejsce przed Williamsem i Borzacchinim. Obaj Włosi, wysuwając się na czołowe miejsca, pobili rekord toru: Nuvolari w czasie 2 m. 4 s. (szybkość 92,3 klm./g.), a Varzi w czasie 2 m. 2 s. (szybkość 93,8 klm./g.).

Odstęp pomiędzy Chironem i Nuvolarim, zmniejszając się z okrążenia na okrążenie, zeszedł w 29 rundzie do trzech zaledwie sekund. Chiron, czując na piętach rywala, zaryzykował na jednym z zakrętów wymijanie dwóch maszyn odrazu i wpadł na worki z piaskiem. Ponieważ działo się to przy stosunkowo dużej szybkości, wóz się przekoziołkował, a kierowca został wyrzucony, raniąc się powierzchownie w twarz i tłukąc się dotkliwie przy upadku. W ten nieoczekiwany sposób Nuvolari znalazł się na pierwszem miejscu, mając cztery sekundy przewagi nad Varzim, za którym idą Borzacchini i Caracciola.

Poza Chironem wycofali się dotychczas z wyścigu: Ruggeri, Czajkowski i Etancelin.

Druga połowa wyścigu rozpoczęła się pod znakiem dalszych niepowodzeń zesp. samochodów Bugatti, gdyż Varzi, który znajdował się na drugiem miejscu i ciągle zagrażał Nuvolariemu, musiał się wycofać skutkiem defektu w 57 okrążeniu. W ten sposób trzy pierwsze miejsca zajęły wozy Alfa Romeo, przyczem pierwszy idzie Nuvolari, drugi Caracciola, a trzeci Borzacchini. Na czwarte miejsce wyszedł Fagioli na wozie Maserati. Dreyfus wycofał się skutkiem złamania koła na wirażu.

Ostatnia część wyścigu zeszła na śledzeniu pasjonującej walki między Nuvolarim i Caracciolą o pierwsze miejsce w klasyfikacji. Mistrz niemiecki olśniewał wszystkich swoją techniką jazdy, dzięki której odrabiał na Nuvolarim sekundę za sekundą. Jednak mały Włoch bronił się zaciekle i ostatecznie wygrał wyścig z przewagą trzech sekund. Caracciola musiał się zadowolnić drugiem miejscem, podczas gdy trzecie uzyskał Fagioli, któremu udało się przed końcem wyścigu wyminąć Borzacchiniego.

Ostateczna klasyfikacja wyścigu wypadła następująco:

1. Tazio Nuvolari (Alfa Romeo) 3 g. 32 m. 25,2 s., szybkość średnia 89,822 klm./g., rekord.
2. Rudolf Caracciola (Alfa Romeo) 3 g. 32 m. 28 s.
3. Ludwik Fagioli (Maserati) 3 g. 34 m. 43 s.
4. Earl Howe (Bugatti) 2 okrążenia w tyle.
5. Marceli Lehoux (Bugatti) 5 okrążeń w tyle.
6. Williams (Bugatti) 5 okrążeń w tyle.
7. Guy Bouriat (Bugatti) 7 okrążeń w tyle.
8. Albert Divo (Bugatti) 9 okrążeń w tyle.
9. Giuseppe Campari (Alfa Romeo) 14 okrążeń w tyle.

Pozostali zawodnicy wyścigu nie ukończyli.

Marjan Krynicki.

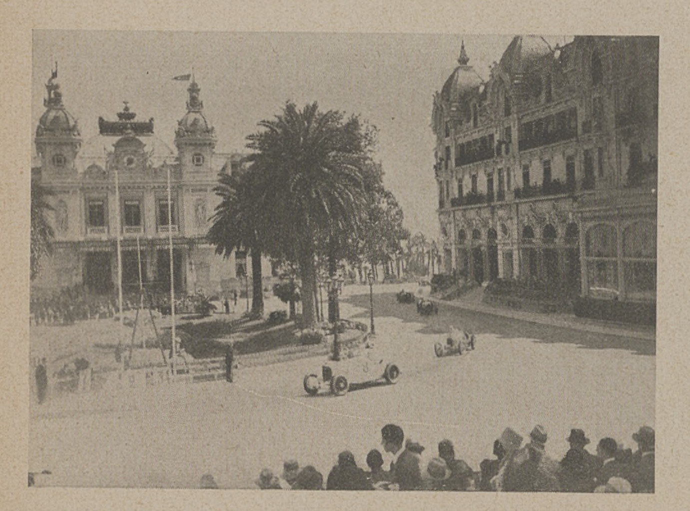


photo A. Levaï.

IV Grand Prix Monaco — Zawodnicy w pędzie przed Kasynem.

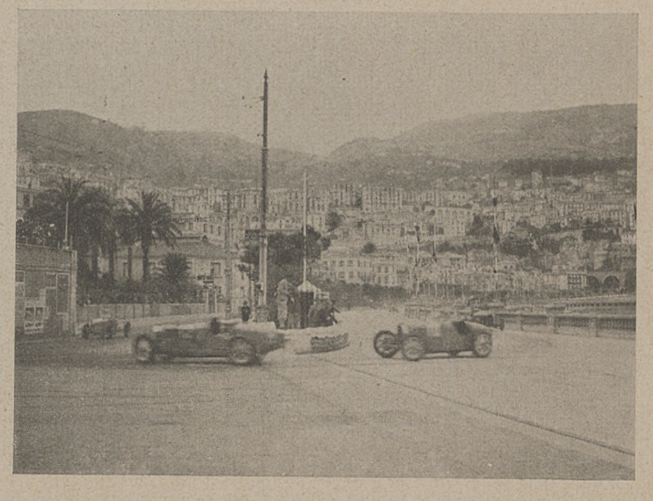
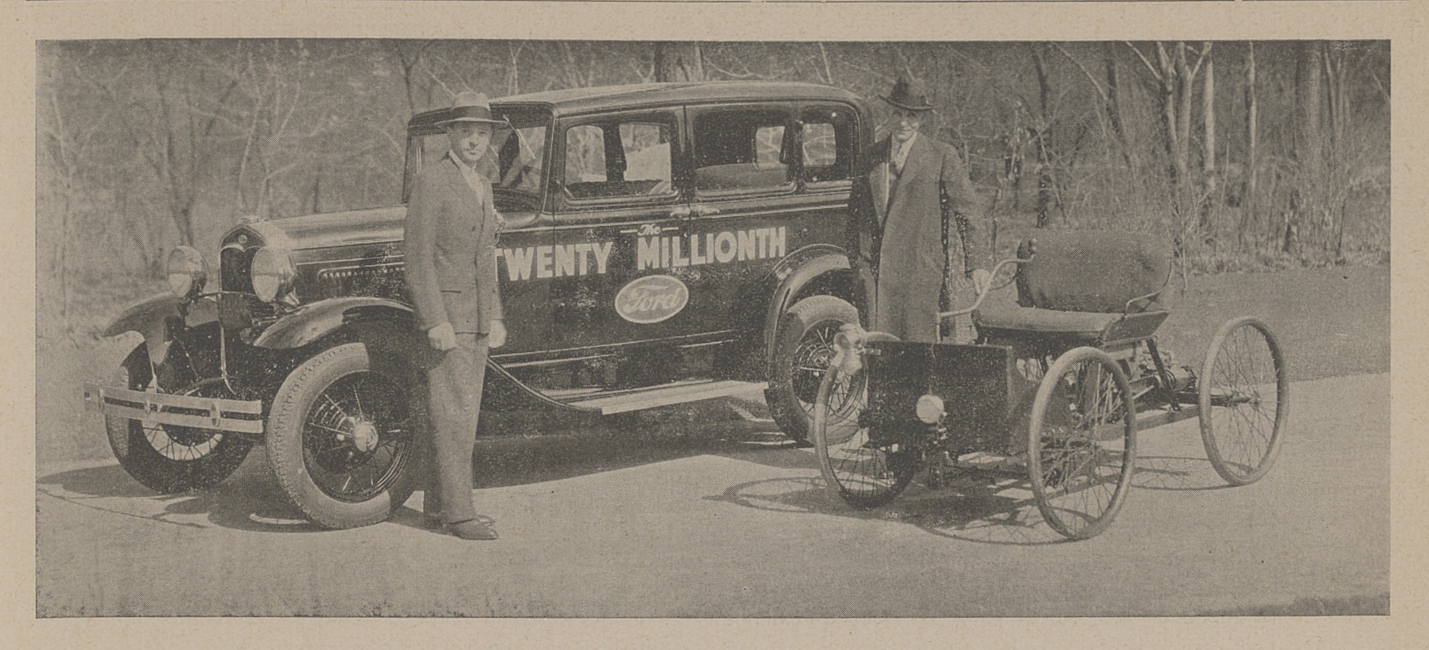


photo A. Levaï.

IV Grand Prix Monaco — Trudny zakręt.



H. Ford i jego syn przy 1-ym i przy 20 miljonowym swoim samochodzie.

CO MI POWIEDZIAŁ FORD?

Będąc w Ameryce w 1930 roku zwiedziłem tak reklamowane po całym świecie zakłady Forda w Detroit. W tym celu zwróciłem się do Związku Inżynierów Polskich, aby przy ich pomocy móc zebrać obszerny materjał o rozwoju zakładów fordowskich, jak również o fabrykatach, które produkują. Gościnny i nadzwyczaj serdeczny prezes inżynierów w Ameryce, p. inż. Kosicki — odwiózł mnie osobiście automobilem do zarządu fabryki, gdzie przedstawiając mnie naczelnemu dyrektorowi zakładów Forda Mr. Sorensonowi poprosił, ażeby wyjątkowo zezwolił na zwiedzenie całych zakładów. Zakłady składają się z następujących fabryk: fabryka budowy samochodów, fabryka samochodów luksusowych, fabryka budowy samolotów 3 motorowych, cementowania i szklarnia. Mr. Sorenson na skutek interwencji inż. Kosickiego udzielił zezwolenia i zaopatrzył mnie w odpowiednie dokumenty, które miały ułatwić wstęp do wszystkich działów.

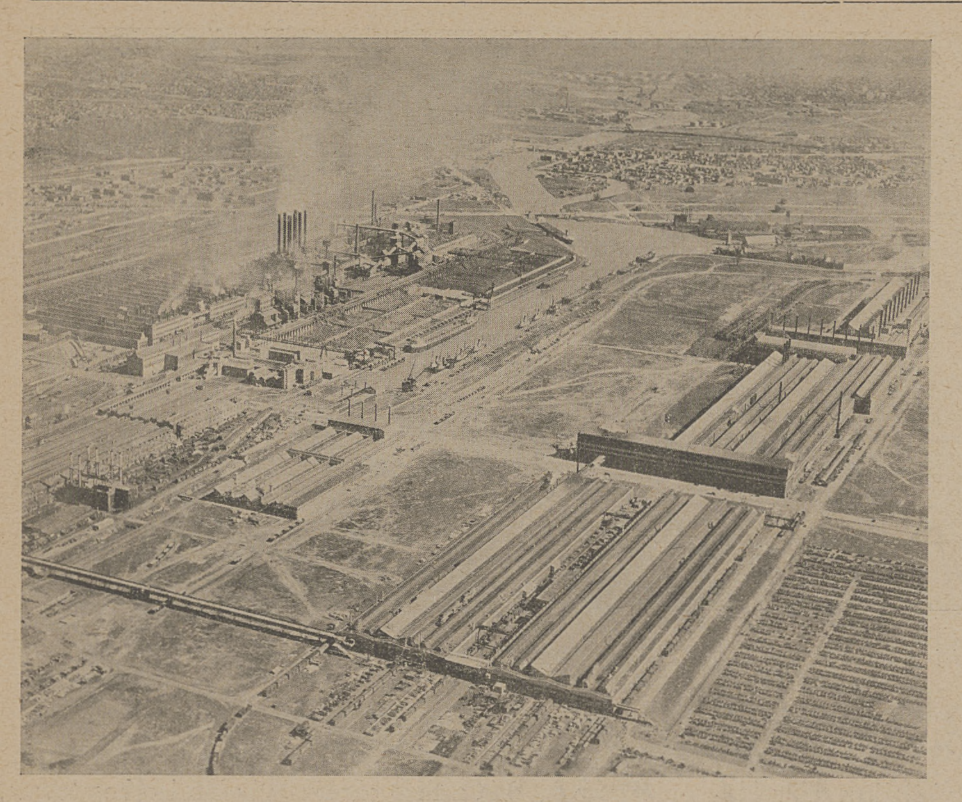
Podczas mojej bytności w głównym zarządzie zakładów, poznałem osobiście Mr. Jehla — asystenta i osobistego przyjaciela Edisona, z którym nawiązałem rozmowę. Mr. Jehl, starszy już człowiek, mający około 65 lat, był nadzwyczaj uprzejmy i bardzo chętnie udzielał mi na wszystkie moje pytania wyczerpujących odpowiedzi, jak również okazywał duże zainteresowanie Polską i jej rozwojem. Między innemi prosiłem Mr. Jehla, aby mi opowiedział, od czego Ford zaczynał i jaką drogą doszedł do tak zawrotnej fortuny. Mr. Jehl zaczął opowiadać.....

Przed 32 laty t. j. na początku ery automobilowej — Henryk Ford — jako biedny mechanik myślał nad tem, aby skonstruować taki model samochodu, któryby był tani i dostępny możliwie dla każdego. Naturalnie, że pierwsze modele z tego okresu były bardzo kosztowne, a więc dostępne tylko dla ludzi zamożnych. Stronę techniczną przy konstruowaniu tego pierwszego modelu wykonał Ford całkowicie sam, lecz dla zrealizowania tego projektu przyjął 2-ch wspólników, którzy finansowo pomogli mu zorganizować bardzo małą fabryczkę, zatrudniającą kilku ludzi przy wykonaniu pierwszego samochodu fordowskiego. Model ten z miejsca pozyskał nabywców ze względu na taniość oraz przewagę (na owe czasy) w konstrukcji technicznej nad innemi samochodami.

Po czterech latach — fabryka Forda rozrosła się i pracowało w niej już kilkuset robotników, produkując najtańszy model samochodu, co spowodowało inne fabryki samochodowe w Ameryce do podjęcia akcji celem zniszczenia tak poważnego konkurenta jakim był Ford.

Skutek był ten, że firma „Ford" zaczęła się chwiać i nawet groziło jej zupełne bankructwo. Lecz Ford w porę obmyślił sposób ratunku t. j. zaprojektował nowy system organizacji pracy i zmechanizowania produkcji. Teraz dopiero genjusz Forda przejawił się w całej pełni, stwarzając nowe zasady pracy w przemyśle samochodowym. Naturalnie uratowało to firmę i od tej chwili nastąpił błyskawiczny jej rozwój, lecz już bez wspólników.

Natomiast pierwszy model samochodu przechodził wszystkie fazy ulepszeń techniki aż do roku 1928. Muszę zaznaczyć, że ten model samochodu fordowskiego, którego konstrukcja była tak prymitywna — był droższy o 2/3 w stosunku do ostatniego modelu „A", wyposażonego we wszystkie nowoczesne urządzenia techniczne.

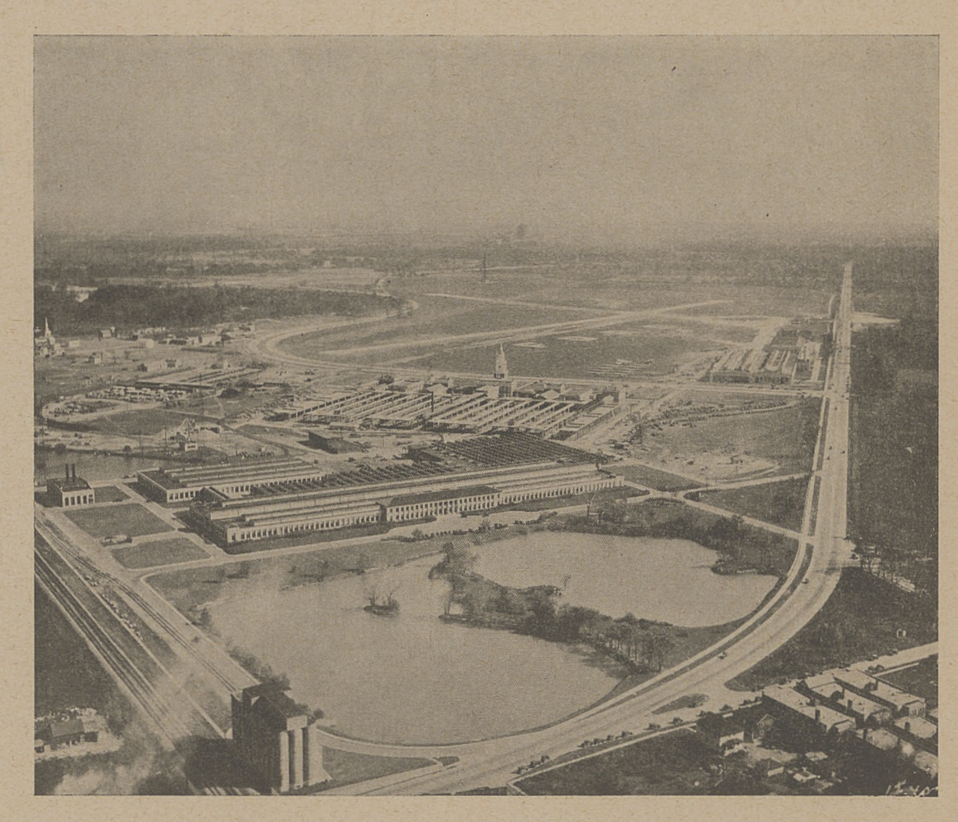


Zakłady Forda w River-Rouge widziane z lotu ptaka.

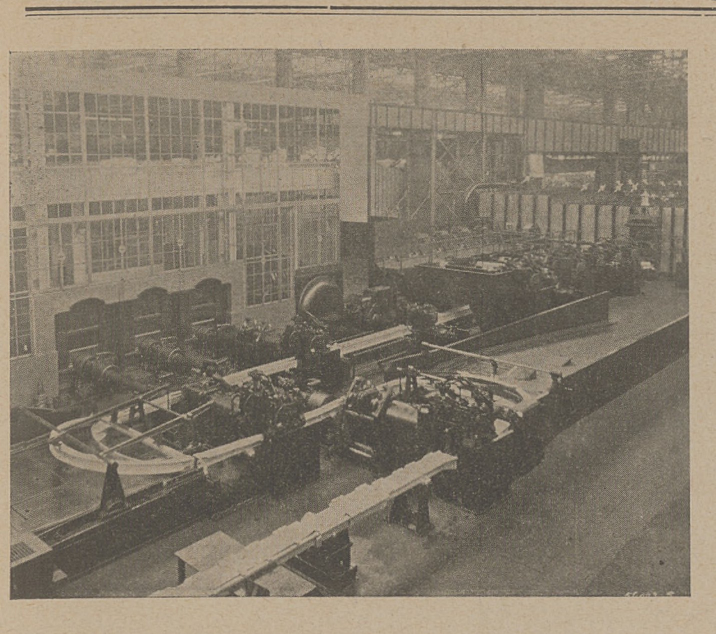
Mr. Jehl przekazał mnie następnie inżynierowi, z którym pojechałem samochodem do fabryki luksusowych samochodów, „Lincoln". Fabryka ta jest oddalona 4 km. od głównych Zakładów River Rouge. Nie ma w niej systemu masowej produkcji, lecz każda część składowa robiona jest indywidualnie, nadzwyczaj dokładnie i z pierwszorzędnych materjałów, sprawdzona przez wszystkie przyrządy kontrolne t. j. na twardość, elastyczność, działanie atmosferyczne i t. d. Cena samochodu „Lincoln" wynosi 4 500 do 15 000 dol. We wszystkich oddziałach, przez które przechodziliśmy, widziałem wolne tempo pracy robotników. Spytałem asystującego mi inżyniera, dlaczego zarząd fabryki „Lincoln" nie mechanizuje pracy, na co otrzymałem odpowiedź, że samochód „Lincoln" jest na tyle kosztowny, że nie potrzeba wprowadzać tej mechanizacji. Dzienna produkcja tych wozów wynosi mniej więcej 50 sztuk. Oczywiście, że tego rodzaju samochody są dostępne tylko dla ludzi bardzo zamożnych.

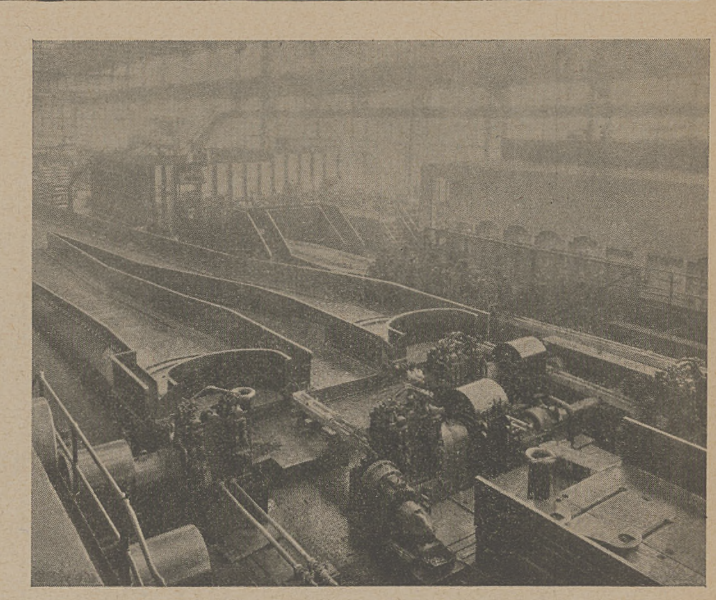
Następnie przyjechaliśmy do Zakładów Fordowskich w River Rouge. Zakłady te rozciągają się na przestrzeni blisko 3 klm. kw., i są największe w świecie: pracuje w nich około 120 tysięcy robotników. Zakłady te dzielą się na następujące: fabryka budowy samochodów, fabryka wyrobów gumowych, szklarnia i cementownia. Zwiedzanie rozpocząłem od fabryki samochodów ostatniego modelu „A", którego produkcja wynosi do 10 tys. na dobę, a wyprodukowano ich od r. 1928 do dzisiaj około 5 miljonów. Cena tego samochodu, który posiada wszystkie nowoczesne urządzenia techniczne, wynosi 350—520 dol., zależnie od karoserji i dodatkowych wyposażeń samochodu. Fabryka ta w przeciwieństwie do fabr. „Lincoln" jest zorganizowana na system masowej produkcji. Tutaj nic nie robi się indywidualnie, lecz ściśle masowo.

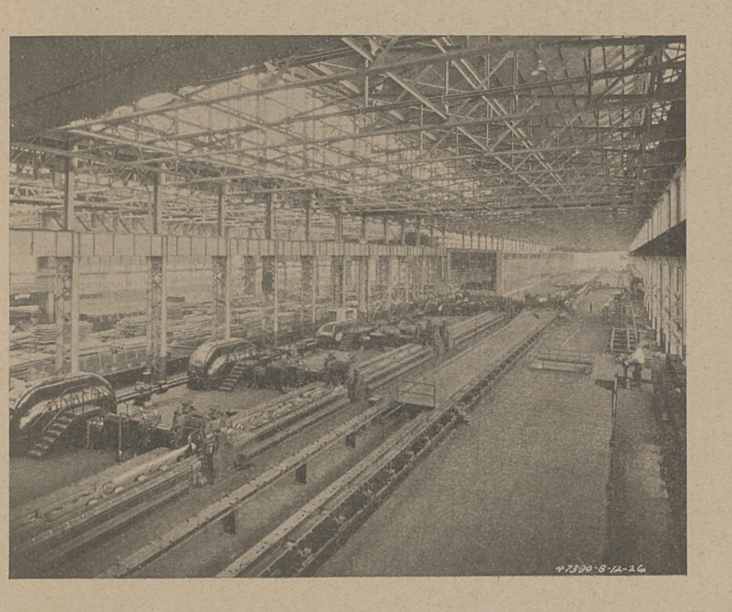
Podczas przechadzki po fabryce widzi się sieci łańcuchów ruchomych, przesuwające się ponad głowami robotników, z pozawieszanemi różnemi częściami samochodowemi, które te łańcuchy przenoszą z jednej operacji do drugiej; po wykończeniu wędrują one w ten sam sposób do montowni, gdzie na ruchomych pomostach odbywa się składanie samochodów. W wydziale konstrukcyjnym spotkałem rodaka

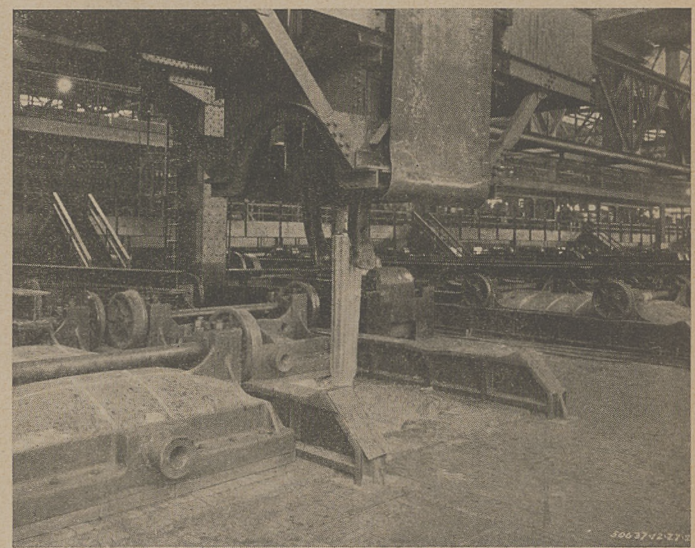


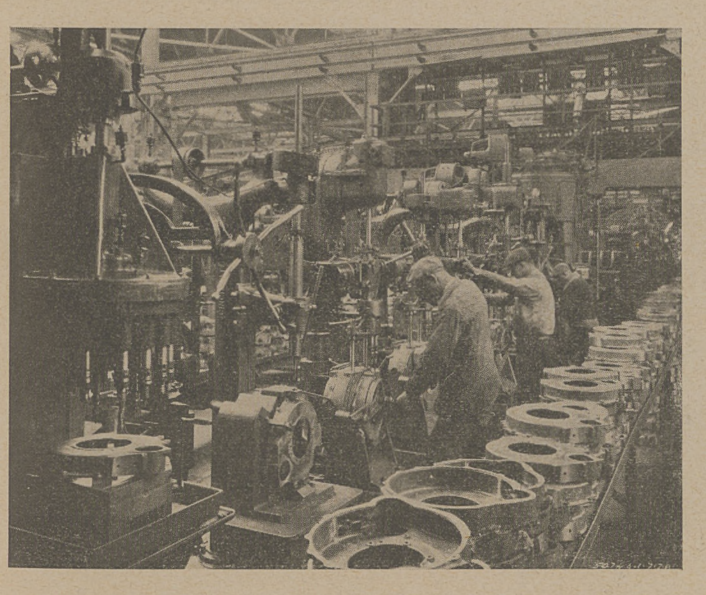
Laboratorjum doświadczalne Forda w Denarborn. Za niem w budowie amerykańskie Muzeum Przemysłu—na lewo w głębi Menlo Park Edisona.













Na lewo u góry walcownia stali w Rouge Plants. — Na prawo — fragment tejże walcowni. Na lewo w środku — ogólny widok walcowni. Na prawo — fragment walcowni. — Na lewo na dole — warsztat obróbki części silników. Na prawo — warsztat wykańczania silników.

p. Włodzimierza Unruga ze Sowińca pod Poznaniem, członka znanej rodziny wielkopolskiej, który pracował tam w charakterze praktykanta.

Muszę zaznaczyć, że jest to piękny objaw, iż rodacy nasi specjalizują się w takich gałęziach przemysłu, którego u nas brak. Po powrocie do kraju z odbytą praktyką w zakładach fordowskich, mogą swoją wiedzę z pożytkiem dla kraju zużytkować. Lecz jednocześnie zaznaczyć muszę z przykrością, że zbyt mały jest odsetek Polaków wyjeżdżających na praktykę do Ameryki; tłumaczyć to jednak można ciężkiemi ogólnie warunkami materjalnemi, a wielkiemi kosztami związanemi z odbywaniem praktyki.

Charakterystycznem jest, że pracownicy w zakładach Forda rekrutują się z wszystkich narodowości świata, pracując w zgodzie i harmonji, co zwiedzającego europejczyka wprowadza w podziw.

Amerykanie przedewszystkiem wierni są dewizie: wysiłek, praca i jeszcze raz praca! Opuszczając te zakłady, pomyślałem: — kiedy u nas w Polsce będziemy mogli budować samochody po tak niskiej cenie. A powinniśmy może nawet taniej budować, biorąc pod uwagę, że nasz robotnik jest siedmiokrotnie tańszy w stosunku do robotnika amerykańskiego.

Inżynier — przewodnik — oświadczył mi, że udamy się do fabryki wyrobów gumowych. Znaleźliśmy się też tam po paru minutach. Jest ona podzielona na kilka wydziałów, w których odbywa się przeróbka od surowca począwszy aż do gotowych fabrykatów gumowych, jak opony automobilowe, dętki, kierownice wykonywane z hartowanej gumy (kauczuku), wyrabia się tu również wszystkie części gumowe potrzebne do samochodu i samolotu. Praca jest zorganizowana na system masowej produkcji. Fabrykę tę zwiedzaliśmy w szybkim tempie ze względu na nieprzyjemne zapachy, wytwarzające się przy fabrykacji gumy.

Po opuszczeniu tej fabryki zostałem zaproszony przez mojego sympatycznego przewodnika na ,,lunch'' do lotnej kantyny, gdzie posilając się, odpoczęliśmy po tak uciążliwej wędrówce po zakładach.

Wreszcie przeszliśmy do zwiedzania szklarni, która bardzo mało przypomina tego rodzaju fabryki w Europie. Robotników pracuje tu stosunkowo niewielu: prawie wszystkie czynności wykonują maszyny i przyrządy mechaniczne. Widzi się tu cuda, bowiem wyrób szkła stanowi bardzo ciekawy proces, zwłaszcza końcowa obróbka tegoż. Szklarnia pokrywa zapotrzebowanie fabryk Forda, a specjalnością jej jest produkowanie szkła na okna samochodowe, które mają tę zaletę, że wrazie rozbicia szyby — szkło się nie rozsypuje, lecz popękane trzyma się zwartą masą. Ze względu na wysokość temperatury panującej w szklarni opuszczamy ją szybko, by udać się na lotnisko Forda.

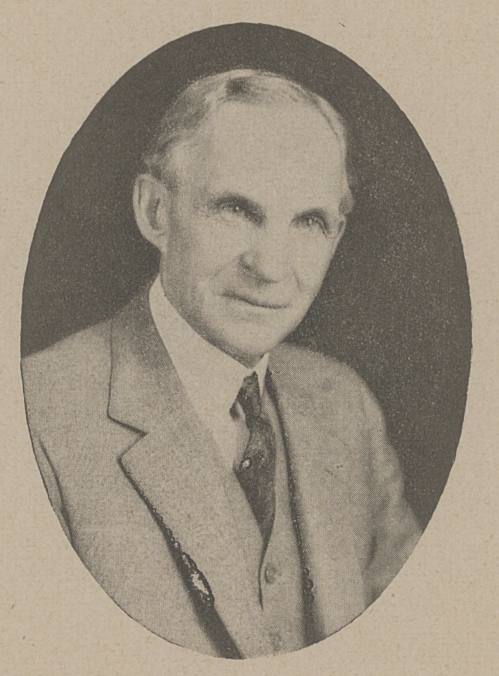
Na lotnisku zastaliśmy H. Forda, który opuszczał montownię 3-motorowych aeroplanów. Gdy mnie ujrzał podszedł do nas i zapytał z jakiego jestem kraju, a dowiedziawszy się, że jestem Polakiem — powiedział — że u niego pracuje dużo Polaków, z których jest zadowolony, gdyż są pracowici i sumienni.

Zagadnął mię też, jak mi się podoba Ameryka i przemysł tutejszy. Muszę zaznaczyć, że spotkaniem Forda byłem wielce zaskoczony, gdyż nigdy nie przypuszczałem, że będę miał możność rozmawiać z ,,królem automobilowym'', który zresztą w obejściu jest nadzwyczaj dostępny i uprzejmy.

Po odejściu Forda wsiedliśmy do 3-motorowego samolotu, zbudowanego całkowicie z aluminjum, którym okrążyliśmy miasto i przelecieliśmy z 15 minut nad jeziorem Erie. Bardzo interesująco wygląda z samolotu miasto Detroit, którego ulice tworzą prostokąty. Widzi się dużo ogrodów, a wkoło miasta — rozsiane małe jeziora.

Z żalem lądowałem, gdyż nad taką piękną okolicą chciałbym dłużej szybować, ale Amerykanie przestrzegają zasady ,,czas to pieniądz''. Z lotniska odjechaliśmy do głównego biura, gdzie naczelnemu dyrektorowi Ms. Sorensonowi serdecznie podziękowałem za umożliwienie mi zwiedzenia Zakładów Forda.

Marjan Świnarski



Henryk Ford.



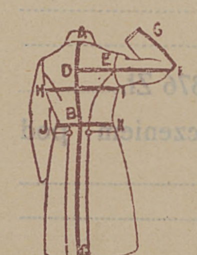
PEŁNY EKWIPUNEK AUTO-MOTOCYKLOWY

1. Kombinezon zwykły z dobrego materjału impregnowanego w kilku odcieniach od zł. 25
2. Komb. fas. „Ułanka" z przedn. impregn. tkan. 2 kieszenie na kolanach i kieszeń w rabacie „ „ 42.50
3. Komb. z angiel. materjału na podszewce, zamykany patent. suwakiem przybranie tryk. „ „ 75
4. Komb. z I-ma bronz. skóry cały na podszewce zamykany przez całą dług. pat. suwakiem „ „ 260
5. Komb. futrzany „Biberole" z kołnierzem szer. z oposetów z wkładką izolacyjną w środku „ „ 295
6. Komb. damski z b. lekkiej tkaniny impregnowanej w kilku odcieniach . . „ „ 42
7. Wiatrówka z tkaniny impregn. zamyk. patentowanym suwakiem (bez trykotu) . „ „ 31.50
„ taka sama sportówka z I-ma skóry bronzowej (z trykotem) . . „ „ 85
8. Płaszcz lotniczy fas. Dandy z I-ma skóry b. obszerny, wykonany na jedwab. podszewce od zł. 260
9. Kurtka skórzana „Hubertus" z dobrej bronz. skóry na flaneli lub beku . . „ „ 125
10. Kurtka damska fas. Zula z miękkiej bronz. skóry na angielskiej podszewce . . „ „ 150
11. Hełm z amortyzatorami od zł. 90 Kominiarka z dobrej skóry bronz.. „ „ 18
12. Okulary lotnicze marki Protector „ „ 38 Sza! z najlepszej wełny . „ „ 19
13. Rękawice na białym baranku „ „ 35 Rękawice futrzane ze spec. mufką. „ „ 75
14. Buty z I-ma skóry na futrze „ „ 95 Torba bagażowa z zamkiem. . „ „ 35



15. Kombinezon szoferski z trwałej tkaniny (khaki lub granat) . . . . od zł. 17.50
16. Komb. z angielskiej tkaniny impregnow. z karczkiem skórzanym. . . „ „ 75
17. Ubiór (kurtka i spodnie) motocyklowy z czarnej lub bronz. skóry . . . „ „ 195
18. Kurtka dwurzędna z bronzowej skóry na flaneli lub beku . . . . „ „ 125
19. Płaszcz gentlemański b. obszerny z najlepszej bronzowej skóry . . . „ „ 225
20. Płaszcz szoferski z trwałego białego płótna i granatowym przybraniem . . „ „ 37
21. Oryginalny płaszcz sportowy z grubego materjału impregnowanego . . „ „ 145
22. Kombinezon damski z b. cienkiej impregn. tkaniny z suwakiem . . . . od zł. 53
23. Sportówka damska z kolorowej cienkiej skóry, z patent. suwakiem . . . „ „ 150
24. Czapeczka damska z cienkiej skóry od zł. 27 Kominiarka na futrze . . „ „ 38
25. Cyklistówka z klapami I-ma skóra „ „ 24 Czapka automobil. ze skóry . . „ „ 25
26. Okulary szoferskie . . . „ „ 5 Rękawice szoferskie . . „ „ 28
27. Ochraniacz brezentowy na spodnie bardzo praktyczny dla motocyklistów . . „ „ 18
28. Peleryna nieprzemakalna z podwójnej tkaniny gumowej dla rowerzystów . . „ „ 38

TABELKA BRANIA MIARY



AB	długość do talji cm.	....
ABC	cała długość cm.	....
DE	połowa szerok. pleców cm.	....
EFG	dług. rękawa od szwa cm.	....
HI	obwód w piersiach cm.	....
JK	obwód w talji cm.	....



RS	dług. spodni po boku cm.	....
TU	dług. spodni w kroku cm,	....
VX	obwód w pasie cm.	....
VZ	obwód w biodrach cm.	....
P_1	obwód w kolanie cm.	....
P_2	obwód u dołu cm.	....

ZAPOTRZEBOWANIE dla fabr. Varsovienne w Warszawie Marszałkowska 104.

Chcąc zamówić wlg. miary podanej na odwrocie ....

....

upraszam o przysłanie mi oferty, ze wzorami oraz podaniem innych danych, celem udzielenia W Panom zamówienia, pod adresem..

....

....

.... dn.............................. 193...... Podpis ....

ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH KOLEJOWYCH W POZIOMIE SZYN

W końcu marca r. b. weszło w życie, bardzo blizko obchodzące świat automobilowy, rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 3 lutego r. b. w sprawie przepisów o zabezpieczeniu ruchu na przejazdach kolejowych w poziomie szyn, ogłoszone w „Dzienniku Taryf i Zarządzeń kolejowych" Nr. 13 z dn. 26 lutego r. b.

Rozporządzenie to, normujące sprawę jednolicie dla całego obszaru Polski, zawiera klasyfikację przejazdów i przejść kolejowych, reguluje dokładnie sprawę wskaźników i sygnałów na przejazdach, sygnalizacji samoczynnej oraz zamykania i strzeżenia przejazdów.

Skrzyżowania dróg publicznych z kolejami żelaznemi w jednym poziomie istnieją na całym świecie pomimo niezmiernego rozwoju ruchu automobiliowego i stopniowego przebudowywania takich skrzyżowań, na co zresztą potrzeba wielkich środków. Jednakże wszędzie władze dążą, do ograniczenia stosowania przejazdów w jednym poziomie.

W myśl przepisów polskich skrzyżowanie w jednym poziomie jest niedopuszczalne, jeżeli pierwszorzędna kolej żelazna o większym ruchu (przekraczającym 30 par pociągów na dobę), krzyżuje się z ulicą lub drogą publiczną o znacznym ruchu kołowym (przekraczającym 1 000 pojazdów na dobę w jednym kierunku), oraz jeżeli droga publiczna przecina tory kolejowe w obrębie stacji kolei normalnotorowej między sygnałami wjazdowemi *).

Ponieważ, jak zaznaczyłem wyżej nowe rozporządzenie Ministra komunikacji zawiera wiele szczegółów interesujących automobilistów, przejde pokrótce treść jego postanowień w tym zakresie.

Pod względem sposobu zabezpieczenia ruchu przejazdy zostały zaliczone do jednej z czterech kategorji, z których dwie pierwsze obejmują **przejazdy niestrzeżone,** dwie zaś następne **przejazdy strzeżone.**

Do kategorji I-szej zaliczono przejazdy niestrzeżone niezamykane bez sygnalizacji samoczynnej zbliżania się pociągów;

do kategorji II — przejazdy niestrzeżone niezamykane, ale z sygnalizacją samoczynną;

do kategorji III — przejazdy strzeżone, z obsługą na miejscu, zamykane na czas przejścia pociągu, albo normalnie zamknięte;

wreszcie do kategorji IV — przejazdy strzeżone, z obsługą z odległości, zamykane na czas przejścia pociągu.

Przypomnę tu odrazu, że jadącemu drogą automobiliście zbliżanie się do przejazdu kolejowego niestrzeżonego zapowiada trójkątny znak drogowy ostrzegawczy typu międzynarodowego z rysunkiem dymiącej lokomotywy, a zbliżanie się do strzeżonego z rysunkiem rogatek.

Omawiane tu Rozporządzenie Ministra Komunikacji wylicza szczegółowo jakie muszą być warunki widzialności zbliżającego się pociągu oraz normy szybkośći pociągów, aby przejazdy mogły być zaliczone do przejazdów niestrzeżonych.

Nawet przy dobrej widzialności, powinny być zaliczone do strzeżonych takie przejazdy, gdzie droga kołowa przecina więcej niż dwa tory główne albo też tory stacyjne, na których odbywają się manewry taboru kolejowego.

W celu uprzedzenia zbliżających się do przejazdu o potrzebie zwrócenia bacznej uwagi na pociąg przy przejazdach niestrzeżonych, będą ustawiane na drodze w odległości 10 metrów od skrajnej szyny najbliższego toru, wskaźniki ostrzegawcze przejazdowe w kształcie krzyża skośnego o równej długości ramion. Na przejazdach przy skrzyżowaniu z dwoma lub więcej torami, krzyże skośne będą miały podwójne dolne ramiona (p. rys.). Od strony dojazdu wszystkie ramiona maluje się kolorem białym i czerwonym; również powinny być pomalowane w pasy białe i czerwone drągi rogatek.

Przejazdy o ożywionym ruchu kołowym, zaopatrzone w rogatki ręcznie zamykane, będą oświetlane w porze nocnej.

Sygnalizowanie zbliżania się pociągów na przejazdach kategorji II uskutecznia się zasadniczo zapomocą sygnałów świetlnych, działających samoczynnie przy przejściu pociągu, a dodatkowe mogą być stosowane sygnały dźwiękowe. Zamiast sygnałów świetlnych, mogą być używane inne sygnały wzrokowe, nprz. wahadłowe, ale za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, a nie decyzją Dyrekcji kolejowych.

Sygnały zbliżania się pociągów winny ukazywać się albo rozlegać co najmniej o pół minuty przed wejściem pociągu na przejazd i ustawać w chwili zejścia z niego pociągu.

Zamykanie i otwieranie przejazdów uskutecznia się zapomocą rogatek, obsługiwanych na samym przejeździe (kategorja III) albo z odległości (kat. IV).

Przy przejazdach obsługiwanych na miejscu, odległość posterunku dróżnika przejazdowego od przejazdu nie powinna przewyższać 50 metrów, a posterunki te, o ile warunki miejscowe wymagają, winny być zaopatrzone w urządzenia sygnalizujące nadejście pociągu.

Rogatki powinny być zamykane o 2 minuty przed nadejściem pociągu i pozostawać w tym stanie przez

*). § 8 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra kolei z dn. 2 lipca 1924 r. w sprawie przepisów o skrzyżowaniu dróg publicznych z kolejami żelaznemi. (Dz. Ust. R. P. Nr. 65 poz: 641.)

czas przejścia pociągu. Przewożenie większych ciężarów winno być wstrzymane już o 3 minuty przed nadejściem pociągu.

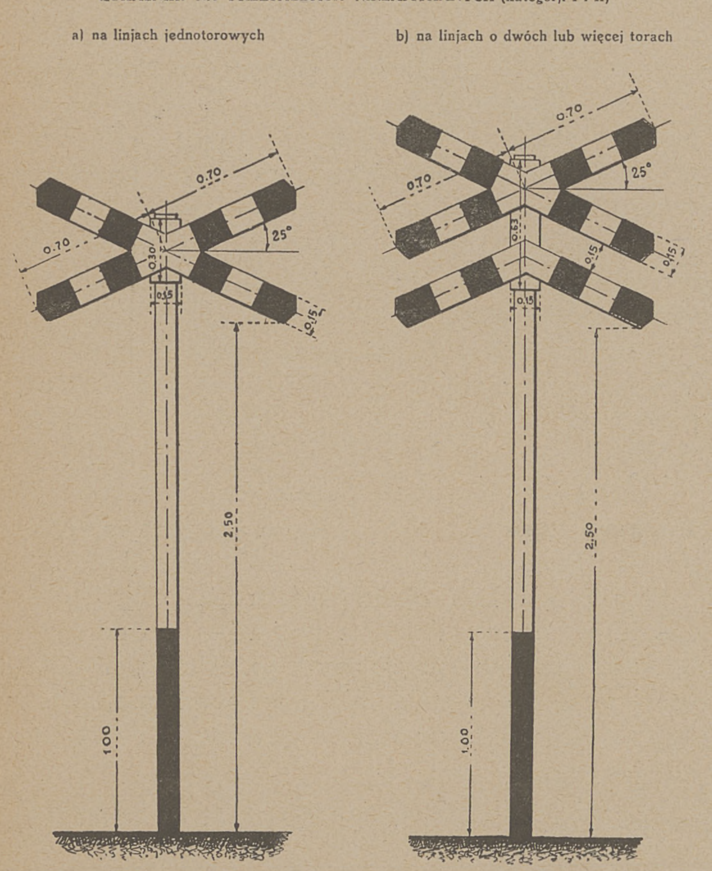
Na przejazdach kategorji III o małym ruchu na drodze, a dużym na kolei, Dyrekcja kolejowa w porozumieniu z Zarządem Drogowym może zarządzić, ażeby rogatki w ciągu całej doby lub tylko w porze nocnej zamiast zamykania ich na czas przejścia pociągu, były normalnie zamknięte i otwierane tylko dla pojazdów i przechodniów. Takie przejazdy winny być zaopatrzone w dzwonki przy rogatkach do dróżnika przejazdowego i oświetlane w porze nocnej. Zamknięcie rogatek na tych przejazdach winno być zabezpieczone od otwierania przez osoby postronne.

Przejazdy użytku prywatnego winny być zaopatrzone w rogatki normalnie zamknięte na klucz, który ma znajdować się u osoby korzystającej z przejazdu na podstawie umowy z Dyrekcją kolejową i ponoszącej odpowiedzialność za należyte jego utrzymanie i obsługiwanie oraz za wszelkie wypadki, jakie mogą wyniknąć przy korzystaniu z przejazdu.

Na przejazdach kategorji III normalnie otwartych i zamykanych tylko na czas przejścia pociągu, przez cały czas, kiedy rogatki są zamknięte, dróżnik powinien być na przejeździe, a na przejazdach o bardzo ożywionym ruchu, dróżnik winien znajdować się nieodstępnie.

Rogatki zdala nastawne powinny być zaopatrzone w dzwonki ostrzegawcze, działające w ciągu conajmniej 25 sekund przed zamknięciem rogatek.

WSKAŹNIKI NA PRZEJAZDACH NIEZAMYKANYCH (kategorji I i II)



Końcowe postanowienia rozporządzenia głoszą, że Ministerstwo Komunikacji ustali terminy ustawienia wskaźników ostrzegawczych na istniejących przejazdach oraz plan ich przystosowania do przepisów nowego rozporządzenia, przyczem sprawdzenie na miejscu widzialności zbliżających się pociągów i zbadanie innych warunków miejscowych na przejazdach,w celu ustalenia sposobu ich zabezpieczenia, ma nastąpić w ciągu dwóch lat, t. j. do końca marca 1934 r.

Taka jest treść nowych przepisów, mających zwiększyć bezpieczeństwo ruchu na przejazdach kolejowych w poziomie szyn, ale liczba wypadków na przejazdach ulegnie dopiero wówczas znacznemu zmniejszeniu, jeżeli z władzami drogowemi i kolejowemi współdziałać będą kierowcy pojazdów mechanicznych i woźnice. Ich nieuwaga i zbytnie bagatelizowanie sobie niebezpieczeństwa stanowią główną przyczynę wypadków na przejazdach, nielicznych procentowo w stosunku do ogólnej ilości wypadków drogowych, ale zwykle fatalnych w skutkach[1]).

Czasami do pewnej nieuwagi przyplącze się okropny zbieg okoliczności jak w katastrofie, której uległ kilkanaście lat temu samochód pewnego kupca ze Sztokholmu, którego nazwiska nie zapamiętałem.

Podczas objazdu drogi Sztokholm — Upsala zwrócił moją uwagę piękny obelisk, ustawiony w pobliżu przejazdu kolejowego w poziomie szyn o dobrej widzialności. Towarzyszący mi szwedski inżynier drogowy wyjaśnił, że obelisk został wzniesiony przez rodzinę kupca, który prowadząc samochód, zginął na przejeździe wraz z żoną i trojgiem dorastających dzieci w ten sposób, że przeczekawszy przejście długiego pociągu towarowego, ruszył i wpadł pod kurjer pędzący po drugim torze w przeciwnym kierunku.

Wypadek ten miał się przyczynić do przyspieszenia ustawienia na przejazdach kolejowych w Szwecji wskaźników ostrzegawczych w formie krzyża skośnego o podwójnych dolnych ramionach przy skrzyżowaniu z dwoma lub więcej torami, podobnie jak to wprowadza w Polsce opisane rozporządzenie Ministra Komunikacji.

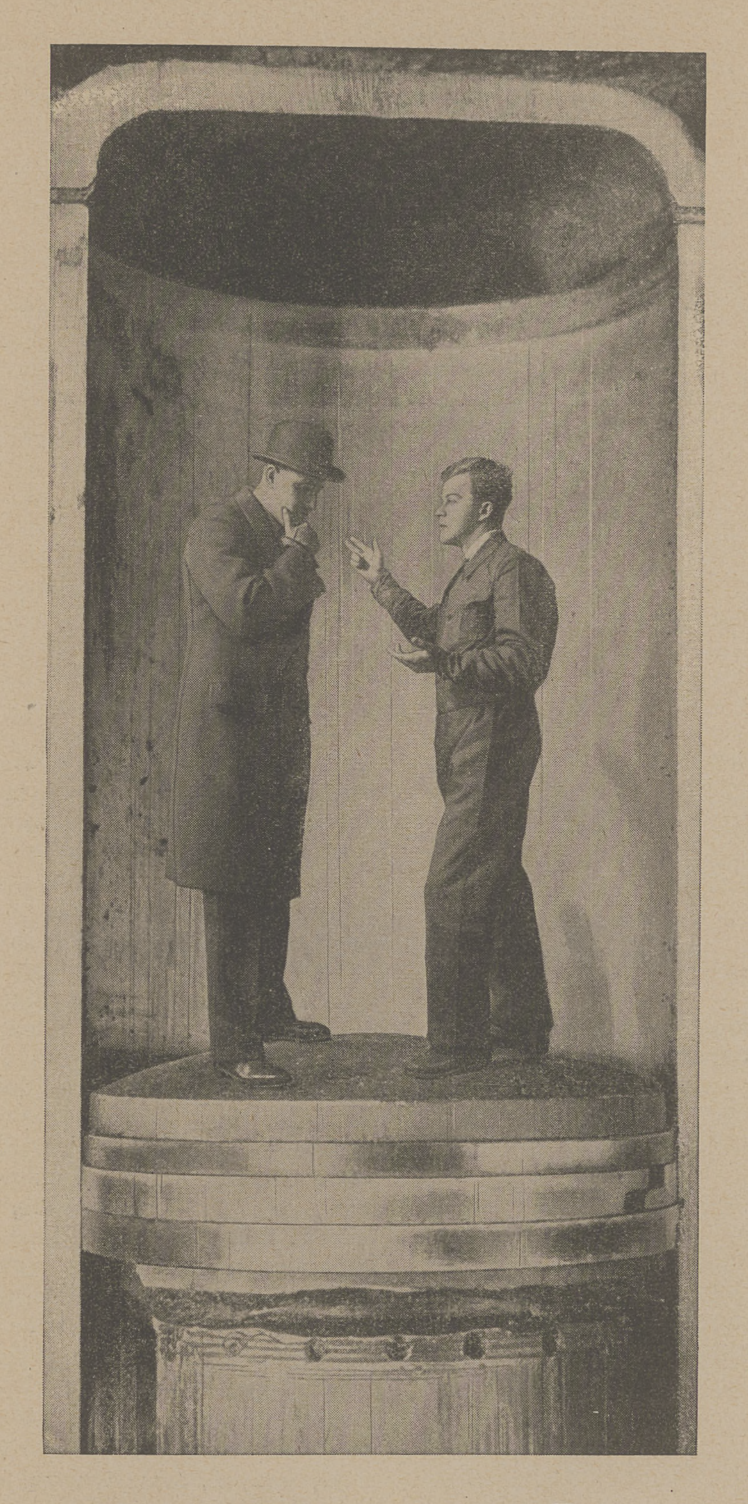
Inż. Ryszard Minchejmer

[1]) Niedawno ogłoszone sprawozdanie Generalnej Dyrekcji Włoskich Kolei Państwowych za rok finansowy 1930/1931 zawiera następujące cyfry.

Liczba przejazdów w poziomie szyn na kolejach włoskich wynosi 19.226, z których 8.012 niestrzeżonych, niezamykanych. W ciągu roku finansowego 1930/31 zniesiono lub przebudowano 61 przejazdów, a na 31 czerwca 1931 r. znajdowało się w przebudowie dalszych 31 przejazdów.

Zderzeń pojazdów z pociągami na przejazdach w ciągu tegoż roku było 147. Osób poszkodowanych „przez własną nieostrożność", — wedle określenia sprawozdania, — było 471, z których 206 zabitych i 265 rannych.

W porównaniu z poprzednim rokiem finansowym 1929/30 cyfry te wzrosły, — mianowicie wynosiły wtedy odpowiednio: 408, 176 i 232.



Zatarte cylindry!

Defekt niemiły a zarazem połączony z kosztowną naprawą! Przyczyną jest prawie zawsze niedostateczne smarowanie.

Czy nie lepiej i taniej jest zapobiegać zgóry takim defektom aniżeli je leczyć? Najpewniej unika się zatarcia ścian cylindra przez stosowanie właściwej marki

„Mobiloil"!

Automobilista, który znalazł się w niemiłej sytuacji zapłacenia rachunku za podobne uszkodzenia przestaje być lekkomyślnym i poczyna interesować się zagadnieniem smarowania swego pojazdu.

Nie czekajcie, aż defekt pewnego dnia nastąpi, lecz użyjcie już dzisiaj środka zapobiegającego tego rodzaju uszkodzeniom.

Używajcie Mobiloil, a mianowicie markę przewidzianą dla Waszego pojazdu przez Tabelę Polecającą Mobiloil.

Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

VACUUM OIL COMPANY S. A.

OFICJALNE POLSKIE REKORDY SZYBKOŚCI OSIĄGNIĘTE W WYŚCIGACH NA ŚLIZGOWCACH WODNYCH

Dystans		Kl. A 8/12 250 cm. kub.	Kl. B 14/18 HP. 250-350 cm. kub.	Kl. C 20/25 HP. 350-500 cm. kub.	Kl. D 30/35 HP. 500-660 cm. kub.
2 km. wyścig w linji prostej	data miejscowość organizacja zawodnik klub zawodn. nazwa łodzi stocz. łodzi marka motoru km/godz.	rekord nie ustalony	18 paźdz. 1931 r. Warszawa Liga Morska i K. S. Kapuściński Przyst.łodzimot. „J o h n s o n" Inż. Kołodziejski Johns. Sea Horse 38 km./godz.	18 paźdź. 1931 r. Warszawa Liga Morska i K. C. Kołodziejski Warsz. T. Wiośl. „Modlinianka" St. Modlińska Johns. Sea Horse 59,75 klm./godz.	rekord nie ustalony
10 klm. wyścig wirażowy	data miejscowość zawodnik organizacja klub zawodn. nazwa łodzi stocz. łodzi marka motoru klm./godz.	rekord nie ustalony	18 paźdz. 1931 r. Warszawa Liga Morska i K „J o h n s o n" Inż. Kołodziejski Johns. Sea Horse 38 klm./godz.	18 paźdz. 1931 r. Warszawa Liga Morska i K. C. Kołodziejski Warsz. T. Wiośl. „Modlinianka" St. Modlińska Johns. Sea Horse 55,72 klm./godz.	rekord nie ustalony

JEDŹMY NA MORZE ŚRÓDZIEMNE.

Zdrowie i wypoczynek nawet w ku, ale dobrze zrozumianą koniecznością. Jest to kwestja dostatecznie ważna i warto poświęcić jej kilka chwil zastanowienia. Nie można powierzyć tak ważnej rzeczy przypadkowi lub improwizacji chwili. Łączy się z tem nasze zdrowie, celowość wydatku, zadowolenie i poczucie rzeczy udanej.

Problem ten rozwiązują bezwątpienia idealnie podróże po Morzu Śródziemnem jednej z linji turystycznych Lloyd Triestino. Podróże te prowadzą do dalekich egzotycznych krajów, a wspaniałe widoki i niezapomniane wrażenia są atrakcją wycieczek.

Wśród warunków wyszukanego komfortu i wygód — czas wypełniony rozrywkami wśród wytwornego milieu towarzyskiego, wyborna kuchnia i nadewszystko cudowne warunki zdrowotne, spokój szafirowego Morza Śródziemnego, słońce i powietrze — działają jak balsam, przywracają siły, spokój nerwów, odradzają cały organizm, czyniąc go dalej zdolnym do życia w trudnych warunkach naszych czasów.

Od szybkiej więc decyzji zależy, czy spędzimy kilka tygodni wywczasów wśród cudownych warunków przyrody, na jednym z pływających pałaców morskich Lloydu Triestino.



Przedewszystkiem godne uwagi są podróże turystyczne na wschód Morza Śródziemnego, które prowadzą do Grecji, Egiptu, Palestyny, Syrji i Turcji, oraz szereg podróży do Neapolu, Syrakuz, Palermo, Trypolisu i Tunisu.

ECHA FENOMENALNEGO REKORDU CAMPBELL'A.

408,634 kilometrów na godzinę... Automobilistów i motocyklistów napewno zainteresował fakt, jaki olej stosowano przy treningach i podczas ustalania tego frapującego rekordu. Sir Malcolm Campbell, pasowany ostatnio przez króla Anglji na rycerza, stanął oczywista przed ważnem zagadnieniem jakiego użyć smaru, który byłby w stanie zachować własności smarne przy tak zawrotnej ilości obrotów silnika i przy temperaturze wytworzonej w motorze tempem 408 klm/godz. Z pośród wszystkich olejów wybrany został Castrol, angielski olej produkowany przez Wakefield & Co. Limited, rzeczywiście jedyny olej zdolny do podołania tak ciężkiemu zadaniu. Tak więc 24 lutego r. b. na plaży w Dayton Beach (Floryda), ten mało jeszcze u nas niestety znany olej odniósł rzadko notowany sukces, krążąc w specjalnie zbudowanym silniku Napier „Lion". Przy okazji warto wspomnieć o zdumiewających wprost tryumfach, jakie zdobywa ten olej. W roku 1931 do Castrolu należą wszystkie rekordy szybkości. A więc rekord samochodowy należący do Campbell'a, motocyklowy należący do Wright'a, łodzi motorowych do Kay Don'a i wreszcie rekord szybkości samolotów, należący do por. Stanfortha.

Nie wszyscy może wiedzą, że organizuje się obecnie sieć obsługi Castrolu w Polsce. Ten sam rekordowy Castrol można już nabyć u najbliższego sprzedawcy tej branży. Ceny Castrolu siłą rzeczy znacznie wyższe od pozostałych olejów, z dniem 1 marca zostały w związku ze spadkiem dewiz angielskich znacznie obniżone i zrównały się prawie z cenami innych olejów. Warto ten wybitny produkt spróbować.

Z AUTODROMU W MONTHLÉRY.

CITROËN POWIĘKSZA REKORD ŚWIATOWY Z 50.000 NA 100.000 KILOMETRÓW PRZY SZYBKOŚCI PRZECIĘTNEJ 104 KLM.

Trzeba było aż 5-u lat, ażeby światowy rekord odległości powiększyć z 10.000 do 50.000 klm. A oto teraz 6-cylindrowy seryjny samochód Citroën, który od 6-ciu tygodni krąży bez przerwy po autodromie w Monthléry, powiększył tę przestrzeń dwukrotnie, podnosząc rekord światowy do 100.000 kilometrów i to przy szybkości przeciętnej 104 klm. na godzinę!

Oto mocny rezultat wspaniałego wyczynu, przynoszącego najwyższy zaszczyt francuskiej konstrukcji samochodowej.

Ze wszystkich prób, jakie się przeprowadza, próby wytrzymałości wywierają wrażenie najsilniejsze, gdyż dają one cyfrowo wyrażone jasne pojęcie o dokonanym wysiłku. Żadne inne próby nie mogą dać również bezspornego dowodu mocy, sprawności i wytrzymałości samochodu.

Oto w kilku słowach historja walk o rekord wytrzymałości:

W r. 1925 światowy rekord największej odległości wynosił 10.000 klm. Ustalił go wóz włoskiej marki Ansaldo.

W r. 1926 rekord ten został pobity przez włoską markę O. M., która osiągnęła 15.000 klm., następnie angielski samochód Invicta podniósł tę cyfrę do 25.000 klm.

W r. 1928 amerykański wóz marki Marmon osiągnął 45.000 klm.; w tymże samym roku Studebaker przebył tę samą przestrzeń z lepszą szybkością przeciętną. Rekord ten został pobity dopiero w r. 1930 przez francuski wóz Voisin, który ustalił nowy rekord 50.000 klm.

Od tego czasu regulamin sportowy Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych został znacznie obostrzony, tak że żaden z zawodników nie usiłował obalić rekordu, uważanego za rekord nie do pobicia.

Regulamin, obowiązujący od r. 1931, zmniejsza znacznie ilość części, których wymiana jest dopuszczalna, i dozwala zabierać ze sobą tylko kilka części zamiennych, ściśle określonych, oraz narzędzia, które mogą być użyte jedynie do reparacji, przewidzianych w regulaminie. I tak — jest kategorycznie wzbroniona wymiana następujących organów, w całości lub w części: cylindry lub grupy cylindrów, tłoki, korbowody, wały korbowe, kartery dolne i górne motoru, wałki rozdzielcze, skrzynki biegów oraz ich tryby, podwozia, mosty tylne i przednie oraz ich części.

Towarzystwo Olejów Yacco, które osiągnęło największą ilość rekordów światowych, a w szczególności rekord 50 000 kilometrowy, usiłowało poprawić ten ostatni wynik, urządzając na zwykłej drodze, a więc w warunkach najcięższych, eksperyment, mający na celu sprawdzenie dokładności badań laboratoryjnych.

Ażeby wzbudzić zainteresowanie ogółu automobilistów, Towarzystwo Yacco urządziło ten ksperyment w warunkach zwykłej użyteczności handlowej samochodu. Z jednej strony poddało ono kontroli Automobilklubu fakt, iż do próby tej użyta będzie wyłącznie zwykła oliwa Yacco, z drugiej zaś wybrało wóz marki najbardziej popularnej: 6-cylindrowego Citroëna i prosiło klub o skonstatowanie, iż zarówno podwozie jak i motor wozu należą do zwykłych typów seryjnych.

6-cylindrowy Citroën, który w Monthléry w dniu 5 marca rozpoczął próbę — w dniu 14 kwietnia, t. j. po 40 dniach nieprzerwanej jazdy przebył 100.000 klm., bijąc w ten sposób 93 rekordy, z których 62 są rekordami międzynarodowemi kategorji D (pojemność 2—3 litrów). Zresztą w obecnej chwili ów wóz niezmęczony nie przerwał bynajmniej swej wspaniałej jazdy.

Nadzwyczajny ten wyczyn, wobec liczby przebytych kilometrów w olbrzymiem tempie 104-kilometrowej średniej szybkości, oraz wobec ilości pobitych i ustalonych rekordów — stanowi niezwykłą sensację w historji automobilizmu i sportu.

P. André Citroën, w otoczeniu swych głównych współpracowników, przedstawicieli prasy i licznych przyjaciół firmy, wraz z p. Dintilhac, zarządcą T-wa Olejów Yacco, złożył gorące powinszowania dzielnym kierowcom: Cezarowi i Lucjanowi Marchand, Rafaelowi Fortin, Marcelemu Combettes, Leroy de Présalé, którzy od dn. 5 marca zmieniają się kolejno przy kierownicy wozu.

Podczas śniadania, które zgromadziło licznych zaproszonych w restauracji w okolicach autodromu i które odbyło się w nader serdecznym nastroju, p. André Citroën oświadczył, iż ofiarowuje miljon franków konstruktorowi samochodowemu Francuzowi, lub też cudzoziemcowi, który pobije osiągnięty rekord przed 1-ym października r. b.

KRYZYS W AUSTRJACKIM PRZEMYŚLE SAMOCHODOWYM.

Produkcja samochodowa w roku 1931 wykazuje spadek o jedną czwartą produkcji maksymalnej. Fabryki austrjackie, w których pracowało niegdyś 13 tys. robotników — obecnie zatrudniają ich zaledwie 3.500. Produkcja samochodów, która w roku 1927 wynosiła 4700 wozów — w 1930—1931 wynosi tylko 3600.

Eksport samochodów, który w swoim czasie dosięgał cyfry 3000 wozów rocznie, spadł w ostatnich latach do 500 sztuk.

Przemysł samochodowy pokłada nadzieję poprawy sytuacji w produkcji małych wozów; nadzieja ta jest słaba, gdyż zdolność nabywcza spada nieustannie i nawet małe samochody nie znajdują już kupujących. Również i perspektywy eksportowe nie są lepsze.

(LaJournée Iudustrielle, 9.II.1932).

CIEKAWE UBEZPIECZENIE INSTALACJI ŚWIETLNEJ W SAMOCHODACH

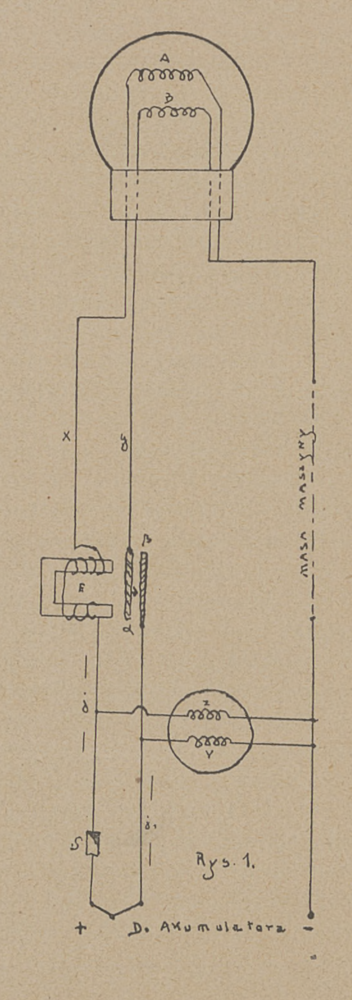
W czasie mojego ostatniego pobytu u p. inż. K., przedstawił mi p. K., swój nowy wynalazek, mający specjalne znaczenie dla PP. automobilistów. Ze względu na jego prostą konstrukcję i minimalne koszta produkcji, postanowiłem go Sz. Czytelnikom obszerniej opisać.

Urządzenie wynalazku p. inż. K. ma zastosowanie specjalne w samochodach przy instalacji świetlnej, a celem jego jest uchronienie kierowcy od ewentualnego pozbawienia go światła w czasie jazdy, co w dzisiejszych czasach, przy wielkiej ilości wozów oraz ich szybkości jest rzeczą nadzwyczaj niebezpieczną. Urządzenie to oparte jest na zasadzie elektromagnetycznego przełączania, oraz żarówek dwuobwodowych. Wygląd połączenia tego urządzenia z instalacją oraz jego szemat teoretyczny podaje rys. 1. Po uważnem przestudjowaniu szematu przystąpmy do opisu montażu i działania tego urządzenia (uproszczone).

Z rys. 1 widzimy, że od akumulatora idą dwa przewody X i Y. W obwód jednego z nich włączony jest bezpiecznik S, który musi być załączony tuż przy akumulatorze. Dalej w obwód tego samego przewodu jest włączony elektromagnes nad którym są umieszczone dwie sprężyny, z których jedna α normalnie leży na sprężynie β. Sprężyny α i β są włączone w drugi przewód (równoległy), tak, że łączą go, lub też rozłączają. W dalszym ciągu mamy żarówkę dwuobwodową, t. j. żarówkę o dwóch włóknach. Pozatem istnieje jeszcze urządzenie kontrolne, które składa się z dwóch małych żarówek (1 amp.) o różnem zabarwieniu, które nam pokazują czy instalacja świetlna jest w dobrym stanie, czy też może jeden z przewodów ma krótkie spięcie z minusem akumulatora, który jest dołączony do całej masy maszyny.

Przystępuję teraz do opisu działania tego urządzenia. Przypuśćmy więc, że przewód X ulegnie przerwaniu lub też zepnie na krótko akumulator. Idźmy dalej — niechaj ten wypadek nastąpi w nocy w czasie jazdy. Normalnie przy dużej szybkości, można maszynę rozbić, lub też w lepszym wypadku staniemy na szosie i zaczniemy z mozołem przez długie godziny szukać tego spięcia, czy też przerwania się przewodu i po bardzo długim czasie, będziemy mogli kontynuować dopiero dalszą jazdę, lecz może się też zdarzyć, że będzie trzeba maszynę wsunąć gdzieś do najbliższej stodoły czy też szopy i dopiero rano wybrać się w dalszą podróż. Po zastosowaniu opisywanego urządzenia warunki bezpieczeństwa zwiększą się o 100%, bo przypuśćmy, że przewód X zostanie przerwany (trzebaby już złowrogiego fatum, żeby obydwa przewody, t. j. X i Y uległy przerwaniu czy też spięciu) i nastąpi krótkie spięcie z ujemnym biegunem akumulatora, zobaczmy co wtedy dzieje się w naszem urządzeniu?

Bezpiecznik S ulega spaleniu, a przez to przewód X zostaje zupełnie pozbawiony kontaktu z akumulatorem. (Normalnie w czasie dobrego funkcjonowania naszej instalacji sprężyna jest przyciągana przez elektromagnes). Elektromagnes E przestaje działać. Sprężyna α siłą swej bezwładności spada na sprężynę β,



przewód Y zostaje włączony, i rozżarża nam włókno B. Światło pali się dalej, a przerwa w oświetleniu trwa najwyżej $^{1}/_{20}$ sek., t. j. tak długo, aż się włókno B nie rozżarży. Jednak, żebyśmy wiedzieli, że nasza instalacja jest nie w porządku zapala się w aparaciku kontrolnym żaróweczka V, dajmy nato czerwona. (Gdy instalacja funkcjonuje normalnie pali się żaróweczka Z). Kierowca widzi więc, że po przybyciu na miejsce będzie musiał uszkodzenie naprawić. Nie ma więc przerwy w dalszej jeździe. Zaznaczam jednak, że elektromagnetyczny przełącznik musi być umieszczony tuż przy akumulatorze, żeby zmniejszyć odległość nieubezpieczoną J i Ji do minimum. Wracając jeszcze do samego elektromagnesu, to zaznaczam, że drut użyty do jego nawinięcia musi być względnie gruby. Aparacik kontrolny z żaróweczkami, możemy sobie dla wygody, wmontować do deski z przyrządami mierniczemi.

Widzą więc Szan. Czytelnicy, że budowa tego urządzenia w własnym zakresie nie nastręcza wielkich trudności, a w najbliższym czasie urządzenie to można będzie nabyć w konstrukcji fabrycznej, po bardzo niskich cenach.

Zastosowanie tego urządzenia nie zmienia zupełnie samej instalacji, a poza zmianą żarówek, z jedno na dwóobwodowe i pociągnięciem drugiego przewodu Y większych zmian nie wymaga.

Osobiście uważam to urządzenie za zwiększające w wysokim stopniu bezpieczeństwo jazdy w nocy. Urządzenie to zastosowano próbnie przy jednej z maszyn w Poznaniu i tam to miałem okazję osobiście stwierdzić działanie tego urządzenia, któremu stwarzano specjalnie ujemne warunki, o których pisałem powyżej.

Olgierd Loga.

SAMOCHÓD W ŚWIECIE

Ilość samochodów.

W dziedzinie ilości samochodów trzy rekordy w Europie posiada Francja: największą liczbę bezwzględną wozów, największą w stosunku do powierzchni kraju liczbę kilometrów dróg samochodowych oraz największą liczbę bezwzględną samochodów przemysłowych: omnibusów, ciężarówek i półciężarówek. Belgja osiągnęła dwa inne rekordy europejskie: największą liczbę samochodów na kilometr szosy i na kilometr kwadratowy powierzchni.

Stosunek do ilości mieszkańców.

O ile się zestawi różne kraje z punktu widzenia liczby samochodów w stosunku do liczby mieszkańców, otrzymamy obraz zupełnie odmienny. Na czele, we wspaniałem odosobnieniu, kroczą Stany Zjednoczone, gdzie jeden wóz przypada na pięciu mieszkańców. W niektórych Stanach przeciętna ta wynosi jeden wóz na trzech ludzi. Spotyka się to nie w centrach przemysłowych, najgęściej zaludnionych, lecz w stanach rolniczych: Kansas, California, Nebraska, Nevada, Colorado. (Pochodzi to prawdopodobnie stąd, iż rolnictwo w Ameryce jest zmotoryzowane). W prowincjach wschodnich, z nagromadzeniem ludności robotniczej, New York, Illinois, Pennsylvania, przypada jedno auto na 6 mieszkańców.

Mówiąc nawiasem, władze skarbowe Stanów Zjednoczonych ściągają z 36 miljonów przeróżnych aut 881 miljonów dolarów podatków rocznie (łącznie z opłatą za benzynę). Wynosi to mniejwięcej po 34 dol. na wóz.

W Europie stoją tu na pierwszem miejscu Anglja, Francja i Holandja. Szwajcarja zajmuje czwarte miejsce: jeden wóz przypada tam na 33 mieszkańców. (W Polsce: jeden wóz na 1000 mieszkańców).

Typy i produkcja.

Statystyki amerykańskie notują również i typy motorów. 33% stanowią motory 4-cylindrowe, 52% motory 6-cylindrowe, na pozostałe 15% składają się motory 8-o i więcej cylindrowe. Przewaga typu 6-cylindrowego tłomaczy się tem, iż produkcja Chevroleta przewyższyła produkcję Forda. Czy też ten ostatni wypuści teraz, z kolei, model 8-cylindrowy?...

Co do produkcji amerykańskiej, to dzieli się ona między poszczególne fabryki jak następuje: General Motors 42%, Ford 37%, Chrysler 10%, Hudson-Essex 4%, Willys Overland 4%, inne fabryki 4%.

Należy wreszcie dodać, że w Stanach Zjednoczonych 96% wozów stanowią wozy zamknięte.

MAROKO

nowe rejestracje w r. 1930 i 1931

	1930			1931			Sztuk + lub —
	Osob	Cięż	Raz.	Osob	Cięż.	Raz.	
Berliet	18	19	37	6	32	38	+ 1
Buick	81	—	81	72	—	72	— 9
Chenard	76	2	78	35	9	44	— 34
Chevrolet	209	180	389	239	251	490	+101
Chrysler	55	—	55	125	—	125	+ 70
Citroen	622	120	742	780	86	866	+124
Donnet	70	—	70	39	1	40	— 30
Fiat	312	13	325	261	9	270	— 55
Ford	688	289	977	766	382	1148	+171
Overland	71	1	72	15	3	18	— 54
Opel	47	1	48	49	7	56	+ 8
Panhard	45	13	58	27	15	42	— 16
Peugeot	446	18	464	354	17	371	— 93
Renault	424	60	484	754	63	817	+333
Różne	454	34	488	433	111	544	+ 56
Razem	3618	750	4368	3955	986	4941	+575

ILU TAKSÓWKOM MOŻE DAĆ WARSZAWA UTRZYMANIE?

Wśród właścicieli i kierowców taksówek warszawskich panuje ogromne przygnębienie i zniechęcenie wskutek zastoju i obniżenia się wpływów. Podobno przeciętny wpływ z taksówki wynosi na dobę 25—30 złotych, sumę absolutnie nie wystarczającą na pokrycie najniezbędniejszych wydatków. Wskutek takiego stanu sprawy samochody niszczeją, kapitał w nie włożony nie tylko nie procentuje, ale nawet się nie amortyzuje co grozi ogromnemi stratami całemu szeregowi osób i firm, które znęcone początkowemi zyskami luf bałszywą kakulacją, włożyły pieniądze i pracę w tą gałąź zarobkowania. W artykule niniejszym postaram się zanalizować przyczyny takiego stanu rzeczy.

Ponieważ Warszawa posiada na dzień 1 stycznia 1932 około 2500 taksówek zarejestrowanych z czego około 2250 otrzymało potwierdzenie zgłoszeń w Wydziale przemysłowym Magistratu więc w dotyczącym dziale pracuje bezpośrednio conajmniej 3000 kierowców, a kapitał włożony w same tylko samochody wynosi około 37,5 miljonów złotych, licząc koszt jednej taksówki przeciętnie 15.000 złotych.

Dla uzyskania minimum opłacalności winna taksówka przejść rocznie 50.000 kilometrów więc obecnie istniejące taksówki winnyby przejść rocznie około 112,000,000 kilometrów, czyli około 375,000 km dziennie. Licząc, że 75% przejechanych kilometrów stanowią płatne, z czego 25% początkowe i nocne jazdy przeciętnie po 1 zł. za kilometr, a reszta, t. j. 50% po 50 gr., otrzymamy wpływy dzienne ok. 185,000 złotych, czyli ok. 80 zł. dziennie na taksówkę. Kwotę tą uważa za wynik korzystny i mogący dawać skromny zarobek. Niestety taki „targ" dzienny pozostaje dziś w krainie marzeń każdego kierowcy taksówki.

Postaram się tutaj udowodnić, że nietylko ogólny kryzys jest przyczyną tego, ale przedewszystkiem zbyt duża ilość taksówek w stolicy, która obecnie daleka jest od zapotrzebowania aż do 84 miljonów płatnych kilometrów rocznie. Dalszemi przyczynami złej sytuacji materjalnej taksówek są: zbyt pochopne kupowanie taksówek bez kapitału własnego, tak, że oprocentowanie pożyczonego kapitału jest za wysokie, oraz drożyzna wszelkich materjałów potrzebnych do eksploatacji taksówki.

Spróbuję podać poniżej przeciętne koszta utrzymania taksówki typu korzystnego w eksploatacji zaznaczając, że przynajmniej 50% właścicieli istniejących taksówek ma wyższe koszta wskutek posiadania nieodpowiednich na taksówki samochodów, lub też samochodów będących w złym stanie mechanicznym.

Podzielimy koszta utrzymania na koszta stałe niezależne od ilości przejechanych kilometrów i koszta zmienne, pozostające w związku z jazdami. Przyjmuję, że kierowca taksówki sam jest właścicielem i sam ją prowadzi, gdyż inny rodzaj przedsiębiorstwa tego rodzaju może się opłacić tylko większemu towarzystwu posiadającemu dużą ilość taksówek. Uważam także, że taksówka winna być ubezpieczona przynajmniej od odpowiedzialności prawno-cywilnej (koszt około 500 zł. rocznie), chociaż właściwie powinna być też ubezpieczona od uszkodzenia (koszt ok. 1500 rocznie). Podaję więc w kosztach stałych kwotę zł. 2000 na ubezpieczenie, wiedząc, że większość właścicieli taksówek obecnie samochodów nie ubezpiecza.

W taksówkach nieubezpieczonych dochód zwiększy się o 2000 zł.

Przeciętny dochód 5—7500 zł. rocznie przy zupełnem amortyzowaniu i oprocentowaniu na 8% włożonego kapitału 15,000 złotych, z dodatkiem pracy kierowcy, jest wynikiem korzystnym, jeżeli jeszcze weźmiemy pod uwagę, że w naszej kalkulacji braliśmy pod uwagę tyko minimaną iość przebytych kilometrów. Przy większym popycie na taksówki, co jest uwarunkowane rozwojem życia gospodarczego lub zredukowaniem liczby taksówek, mamy możność znacznie intensywniejszego wykorzystania taksówki. Licząc dziesięć godzin pracy właściciela taksówki i osiem godzin pracy kierowcy najemnego na dobę na tej samej taksówce, przyczem obaj robią przeciętnie na godzinę tylko po 20 km, otrzymujemy przebieg dzienny 360 km, co daje przez 300 dni

Koszta stałe roczne:

Podatki i t. p.	1000 zł.
Oprocentowania kapitału (przeciętnie przez 4 lata)	1000 „
Ubezpieczenie (od uszkodzenia i odpow. prawn.-cywil.	2000 „
Garaż, woda i t. p.	500 „
Razem	4500 zł.

Suma ta podzielona przez 50000 km daje nam koszt od km. 9 gr. Koszta zmienne od jednego km:

Benzyna licząc 15 litrów na 100 km	0,123 zł.
Oliwa i smary licząc 0,5 kg na 100 km po 3,40 zł za kg	0,017 „
Pneumatyki licząc jeden garn. na 25000 km w cenie 100 zł.	0,040 „
Inne wydatki (naprawy i t. p.) od km	0,045 „
Amortyzacja samochodu przy cenie 15000 zł. przez 200000 km.	0,075 „
Razem od 1 km	0,300 zł.

Koszt całkowity jednego kilometra przy przebiegu rocznym 50000 km wynosi więc wedle naszych obliczeń ok. 39 groszy z ubezpieczeniem, a u większości taksówek nie płacących obecnie ubezpieczenia wynosi on **faktycznie ok. 35 groszy.**

Bilans roczny taksówki oparty na powyższem obliczeniu będzie następujący:

Koszta stałe	4500 zł.	25000 km po 50 gr.	12,500 zł.
„ zmienne	15000 „	12500 km po 1 zł.	12,500 „
Dochód brutto	5500 zł.		25,000 zł.
	25000 zł.		

rocznie 108,000 km, z czego 81,000 km płatnych. Bilans zmieni się następująco:

Koszta stałe	4500 zł.		
„ zmienne	36936 zł.	54000 km po 50 gr.	27000 zł.
Dochód brutto	17064 zł.	27000 „ „ 1 zł.	27000 zł.
	54000 zł.		54000 zł.

Dzienny zysk brutto przedstawia się następująco:

Przebieg dzienny 166 km przy 50000 km. rocznie:

Puste km 41 km			
Początkowe i nocne 41 km	41 zł.		
Normalne km. po 1 zł. 84 km	42 zł.	166 km po 39 gr.	64,74 zł.
Razem wpływy	83 zł.	Razem koszta	64,74 zł.

Zysk dzienny brutto po uwzględnieniu wszystkich kosztów prócz kierowcy 18,26 zł.

Przebieg dzienny 360 km przy 108000 km. rocznie:

Puste 90 km			
Początkowe i nocne 90 km	90 zł.		
Normalne km po 1 zł. 180 km	90 zł.	360 km po 34,2 gr.	123,12 zł.
Razem wpływy	180 zł.	Razem koszta	123,12 zł.

Zysk dzienny brutto po uwzględnieniu wszystkich kosztów prócz kierowców 56,88 zł.

Tak ilość przebywanych dziennie kilometrów jak i ilość kilometrów pustych zależy od popytu i podaży taksówek. Obecnie kierowca taksówki musi pasażera szukać, wobec czego robi dużo pustych kilometrów, a mało płatnych, przy zmniejszonej podaży taksówek pasażer sam będzie szukał taksówki i stosunek pustych kilometrów do płatnych będzie korzystniejszy i może być nawet zredukowany do 16% ogólnej liczby kilometrów.

Zobaczmy teraz na zasadzie cyfr jak się przedstawia zapotrzebowanie na taksówki w Warszawie. Przyjmuję, że na stałe używanie taksówki nie może sobie pozwolić obywatel, zarabiający mniej niż 500 zł. miesięcznie. Osób takich jest w Warszawie, według danych Gł. Urz. Statystycznego z roku 1928 z pośród zawodów wolnych około 14,500, z pośród urzędników prywatnych około 22.000, czyli razem 36.000, dodaję do tego jeszcze 14,500 osób z pośród wyższych urzędników państwowych, oficerów i „niebieskich ptaszków", które dochodu swego nie wykazują należycie. Otrzymujemy więc razem ok. 50,000 osób. Przyjmuję dalej, że z pośród tych „górnych" 50,000 osób używa każda przeciętnie taksówki 4 razy w tygodniu, co daje rocznie na osobę ok. 200 jazd. Pozatem dodaję jeszcze przyjezdnych i osoby zmuszone nieraz użyć taksówki wbrew swym dochodom przyjmując ilość ich na 120,000 z 10 jazdami rocznie. Daje to razem 11,200,000 jazd rocznie na Warszawę.

Jako jazdę przeciętną przyjmuję 4 km (3 płatne i jeden pusty) otrzymujemy więc rocznie zapotrzebowanie Warszawy na kilometry taksówek w ilości 44,800,000 km, a podzieliwszy tę cyfrę przez 50,000 km na taksówkę jako minimum jej egzystencji *otrzymujemy 896 jako cyfrę oznaczającą zapotrzebowanie Warszawy* na taksówki. W kalkulacji naszej uwzględniliśmy już czas potrzebny na postoje i naprawy samochodów w ilości 65 dni rocznie, co powinno w zupełności wystarczyć, a nawet może jest cyfrą za wysoką przy przebiegu 50,000 km. rocznie.

Z artykułu powyższego znajdziemy łatwo rady na wszystkie bolączki naszego „taksówkarstwa", rady może bolesne, ale skuteczne. Po pierwsze zmniejszyć ilość taksówek, po drugie kupować taksówki tylko za gotówkę, lub na normalnych warunkach kredytowych, po trzecie starać się o potanienie części zapasowych, napraw i materjałów pędnych. Podatki drogowe, jakieby nie były, nie odgrywają w naszej kalkulacji tak dużej roli o ile podaż taksówek nie będzie przewyższać popytu na nie.

Stanisław Szydelski.



photo Associated Press.

Nowy sensacyjny 8 cylindrowy Ford. Widok chłodnicy.

KRONIKA SPORTOWA

Dalsze sukcesy Stucka w Ameryce Poł. Podczas swego pobytu w Ameryce Poł. Hans Stuck von Villiez wziął udział w wyścigu kilometrowym w Rio de Janeiro i zwyciężył, rozwijając na swym Mercedesie szybkość 206,8 klm/g.

Grand Prix Urugwaju. Wyścigi o Grand Prix Urugwaju odbyły się na obwodzie szosowym w Carrasco koło Montevideo na przestrzeni 250 klm. Zwyciężył Bucci na samochodzie de Soto w czasie 1 g. 49 m. 12 s., podczas gdy drugim był Maccarthy na sam. Fiat, a trzecim Castro na sam. Marmon. Podczas zawodów jeden z samochodów wpadł w tłum widzów, skutkiem czego cztery osoby poniosły śmierć a piętnaście zostało rannych.

Wyścigi motocyklowe w Eilenriede. Doroczne wyścigi szosowe w Eilenriede koło Hanoweru odbyły się w dniu 20 marca na przestrzeni 200 klm. Zwyciężył Bauhofer na motocyklu D. K. W. w czasie 2 g. 14 m. 14,4 s. przed Giggenbachem na motocyklu Rudge. W wyścigu o Grand Prix Hanoweru, rozegranym tegoż dnia na dystansie 50 klm. triumfował Bullus na motocyklu N. S. U. w czasie 31 m. 10,2 s.



photo Associated Press

Finisz Raidu Paryż-Nicea.

Raid Paryż—Nicea. Doroczny raid samochodowy na trasie z Paryża do Nicei odbył się po raz 11 z kolei między 18 i 25 marca, odnosząc wielki sukces sportowy. Startowała rekordowa liczba 59 współzawodników, z których klasyfikowanych zostało 51. Zasadą raidu było przebycie przestrzeni z Paryża do Nicei, podzielonej na trzy etapy, oraz wykazanie kwalifikacji technicznych samochodu w licznych próbach szybkości, akceleracji, hamowania, zwrotności etc. W ostatecznej klasyfikacji konkursu pierwsze miejsce zajął Trevoux na samochodzie Bugatti, podczas gdy drugim był Sommer na samochodzie Chrysler, trzecim Mary na sam. Ballot, czwartym Healey na sam. Invicta i piątym Bourlier na sam. Delage.

W związku z raidem odbyło się kilka imprez, w których, oprócz uczestników raidu Paryż—Nicea startowali również zawodnicy postronni. I tak na etapie w Marsylji odbył się wyścig 500-metrowy na bulwarze Micheleta, w którym najlepszy czas dnia, 9,4 sek., uzyskał Czajkowski na samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając szybkość 191,5 klm/g. Następnie w Nicei urządzony został drugi wyścig 500-metrowy, tym razem jednak ze startem z miejsca, i w tym wyścigu triumfował niespodziewanie znany u nas niemiecki kierowca Jellen na wozie Bugatti, uzyskawszy czas 17,4 s., odpowiadający średniej szybkości 103,5 klm/g. Wreszcie na zakończenie odbył się klasyczny wyścig górski na wzniesieniu La Turbie na dystansie 6300 metrów, w którym to wyścigu najlepszy czas dnia osiągnął Wimille na pięciolitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, pokrywając trasę w 3 m. 52 s. z rekordową szybkością przeciętną 98 klm/g.



photo A Levaï

XXIV konkurs piękności samochodów w Monte Carlo.

Otwarcie autodromu Broockland na sezon tegoroczny nastąpiło, jak co roku, w poniedziałek Wielkanocny. Wielką atrakcją zawodów była pokazowa jazda światowego rekordzisty szybkości sir Malcolma Campbella na jego sławnym „Błękitnym Ptaku". Wyścigi otwarcia, składające się z kilku biegów krótkodystansowych, przyniosły szereg interesu-

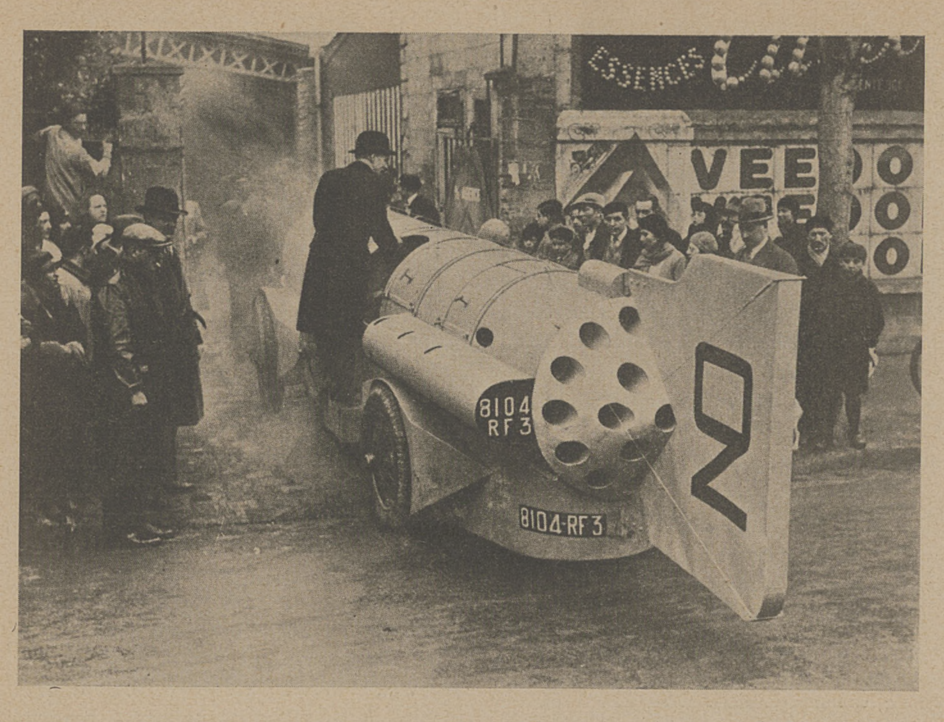


photo Associated Press

Ostatnia sensacja Paryża Inż. Stapp na swoim, 2400 konnym bolidzie, na którym zamierza pobić światowy rekord szybkości. Inż. Stapp pragnie osiągnąć 600 klm na godz. na co jednak, sądząc z dosyć naiwnej konstrukcji samochodu, bynajmniej się nie zanosi.

jących rezultatów. Między innemi kierowca Birkin na samochodzie Bentley pobił rekord okrążenia toru Brookland, realizując szybkość blisko 215 klm/g., a kierowca Driscoll na samochodzie Austin pobił tenże rekord dla kategorji samochodów o pojemności 750 ccm., rozwijając przeciętną 164 klm/g.

Grand Prix Tunisu. Na obwodzie szosowym koło Kartaginy rozegrane zostały w dniu 3 kwietnia wyścigi samochodowe o Grand Prix Tunisu. Dystans wynosił 470,5 klm. w 37 okrążeniach toru. Startowało 20 samochodów. Zwyciężył bezkonkurencyjnie, prowadząc od startu aż do mety, doskonały kierowca włoski Achilles Varzi na samochodzie Bugatti w czasie 3 g. 14 m. 18 s., czyli z szybkością przeciętną 145 klm/g. Drugie miejsce, po zaciekłej walce zajął algierczyk Lehoux, również na samochodzie Bugatti w czasie 3 g. 17 m. 14 s., a trzecim był Etancelin na samochodzie Alfa Romeo w czasie 3 g. 18 m. 25 s.

Wyścigi samochodowe w Marokko. Na trasie Meknes—Fez—Mulay Idriss odbyły się w dniu 3 kwietnia wyścigi samochodowe na dystansie 270 klm. Startowało 15 zawodników. Zwyciężył Benitah na samochodzie Packard w czasie 2 g. 55 m. 50 s. z szybkością średnią 92 klm/g. przed Malagninim na samochodzie de Soto. Podczas zawodów jeden z samochodów wywrócił się na mostku, przy-czem kierowca Weber oraz jadąca z nim żona ponieśli śmierć na miejscu.

Wyścig tysiącmilowy. W dniach 9 i 10 kwietnia odbył się słynny włoski wyścig tysiącmilowy, rozgrywany w jednym etapie długości 1600 klm. na niezamkniętych drogach. Trasa wyścigu prowadzi z Brescia przez Cremonę, Bolonję, Florencję, Rzym, Perugię, Bolonję (po raz wtóry), Padwę, Feltre i Weronę z powrotem do Brescia. Wyścig dostępny jest dla samochodów sportowych, których na starcie stanęło w tym roku 88, każdy prowadzony przez dwóch kierowców.

Przebieg wyścigu był niezwykle emocjonujący: początkowo prowadził Nuvolari na sam. Alfa Romeo, jednak wkrótce musiał się wycofać skutkiem wypadku, wobec czego na pierwsze miejsce wyszedł Caracciola, również na sam. Alfa Romeo. Zeszłoroczny zwycięzca prowadził przez czas dłuższy, gdyż dopiero w Perugji na pierwsze miejsce wyszedł Siena (Alfa Romeo). Następnie prowadzenie objął na krótko Campari (Alfa Romeo), oddając je wreszcie ostatecznie Borzacchiniemu, który również jechał na wozie Alfa Romeo.

W ten sposób Borzacchini ze swym współtowarzyszem Bignamim doprowadzili wyścig do końca, wygrywając w rekordowym czasie 14 g. 55 m. 19,4 s. z fenomenalną szybkością przeciętną 110 klm/g. Zeszłoroczny rekord Caraccioli na Mercedesie wynosił tylko 101 klm/g. Drugie miejsce zajęli kierowcy Trozzi i Brivio na samochodzie Alfa Romeo w czasie 15 g. 10 m. 59 s., trzecie miejsce kierowcy Scarfiotte i d'Ippolito na samochodzie Alfa Romeo w czasie 15 g. 44 m. 41,6 s., a czwarte miejsce kierowcy Minoia i Balestrero na limuzynie Alfa Romeo w czasie 16 g. 54 m. 37,4. Wyścig zakończył się zatem, jak widzimy jeneralnym sukcesem samochodów Alfa Romeo, które zajęły dziewięć z dziesięciu pierwszych miejsc w klasyfikacji. Do celu doszło 41 wozów.



photo Associated Press

Grand Prix Tunisu. Na punkcie zaopatrzenia.

NOWE WYDAWNICTWA.

W Nr. 4 „Auta" z r. b. ukazały się uwagi p. Lucjana Kapitaniaka na temat mojej ostatniej książki „Motocykl". Ze względu na powagę pisma, w którem uwagi te znalazły się, piszę tych kilka słów.

Po pierwsze: w tytule książki wyraźnie zaznaczono, że jest to „przystępny wykład ustroju motocykla" i tem się tłomaczy, że zamiast definicji ściśle naukowych z mechaniki, termodynamiki i t. d. używam zwrotów obrazowych i dostępnych dla każdego laika.

Po drugie: podręcznik mój, jak to również w tytule zaznaczono, opracowany jest wg. inż. Fr. Meitnera, znanego i uznanego autora niemieckiego (J. Springer, Berlin-Wien). Wszystkie zakwestjonowane przez p. Kapitaniaka twierdzenia są właśnie wzięte z inż. Fr. Meitnera i przedstawione przezemnie w popularnej formie, odpowiedniej do przeznaczenia tego podręcznika. Inż. Meitner, pomimo tak druzgocącej oceny, pozostaje dla mnie nadal większym autorytetem od początkującego autora i krytyka p. Lucjana Kapitaniaka.

Bo p. Kapitaniak jest również autorem wypracowania o motocyklu, obnoszonego przez niego bezskutecznie po wielu księgarniach, m. in. M. Arcta oraz Trzaski, Everta i Michalskiego. Dotąd jednak rękopis ten spoczywa w szufladzie niedocenionego autora i zatruwa jego spokój. Indae irae. Tem też tłomaczy się gorliwość p. Kapitaniaka w napaściach na mój podręcznik, lecz styl i forma jego wystąpień tak dalece koliduje z dobrymi obyczajami autorów i etyką literacką, że polemizować z nim uważam za zbyteczne i niecelowe.

Z tego też powodu na żadne więcej elaboraty podpisane przez p. L. Kapitaniaka, lub zbyt wyraźnie jego styl przypominające — odpowiadać nie będę.

Korektorskich błędów i przeoczeń jest w mojej książce niewątpliwie nawet więcej, niż zdołał się tego doszukać mój, wyżej wzmiankowany, pogromca. Są to jednak grzechy zecerów i autorów, których dotychczas w żadnej książce uniknąć się nikomu nie udało.

A. Tuszyński.

Fiat o napędzie przednim.

Oto nowina, która zainteresuje bezwątpienia automobilistów polskich ze względu na znany układ tej fabryki z P. Z. Inż. Nowy rewolucyjny model Fiata, który w nawiasie mówiąc, ma ujrzeć światło dzienne już w bardzo niedługim czasie, będzie samochodem w całem tego słowa znaczeniu popularnym. Silnik jego posiadać będzie 4 cylindry i pojemność 980 cm. sześć. Skrzynka szybkości o 4-ch biegach, wolne koło, hamulce hydrauliczne i... napęd na przednie koła. Cena jego ma być niezwykle niska, gdyż 4 osob. kareta z wewnętrznem prowadzeniem ma kosztować wszystkiego 10.000 lirów, t. j. około 4,600 zł. oczywiście loco fabryka. U nas prawdopodobnie model ten wypadnie znacznie drożej, wobec zamierzonego prohibicyjnego cła na samochody. Wiadomość powyższą podaje paryski L'Auto.

Sprostowanie: W artykule p. t. „Nowe wydawnictwa" w recenzji książki p. A. Tuszyńskiego „Motocykl jego budowa i obsługa" umieszczonej w Nr. 4 Auta wskutek rozrzucenia składu w zecerni wkradły się następujące omyłki: w szpalcie 1-ej 22 wierszu od góry przytoczony wzór winien być $\pi d^2 2r$ (a nie $nr d^2 2r$) to samo w wierszu 25-ym wzór powinien być $\frac{1}{2}\pi d^2 r$. (a nie $\frac{1}{2} d^2 r$). Po 11-ym wierszu od dołu przepuszczono wiersz "(wiel) kość trójwymiarowa, a pojęciem odległość" i t. d... zaś w wierszu 10-ym od dołu winno być „jednowymiarowa", a nie „jednomiarowa".